RR 250 - 400 - 450 - 525

Merci de votre confiance et bon divertissement. Ce livret vous donnera les informations nécessaires pour une utilisation correcte et un bon entretien de votre moto.

Les informations et les caractéristiques indiquées dans ce manuel n'engagent pas BETAMOTOR S.p.A. qui se réserve le droit d'apporter des modifications et des améliorations à ses modèles à tout moment et sans préavis.

AVERTISSEMENT

Il est recommandé, au bout de la première ou de la seconde heure d'utilisation en tout-terrain, de contrôler tous les serrages avec une attention particulière pour:

- Couronne
- Vérifier la fixation correcte des passerelles
- Leviers/pinces/disque des freins avant/arrière
- Vérifier le serrage correct des plastiques
- Boulonnerie moteur
- Boulonnerie amortisseur/Bras oscillant
- Rayon/moyeux roue
- Cadre arrière
- Raccords de tuyauteries
- Tension de la chaîne

AVERTISSEMENT

En cas d'intervention à effectuer sur la moto, s'adresser au réseau d'assistance agréé Betamotor.




F

TABLE DES MATIÈRES

CONSEILS POUR L'UTILISATION DU VÉHICULE

- Le véhicule doit être obligatoirement pourvu de: plaque d'immatriculation, carter grise, vignette et assurance.
- Il est interdit de transporter des animaux et d'objets qui ne sont attachés au véhicule, qui peuvent sortir de l'encombrement du véhicule-même.
- Le casque est obligatoire.
- Voyager toujours avec les feux de croisement allumés.
- Toute modification apportée au moteur ou aux autres organes, destinée à augmenter la puissance et par conséquent la vitesse, est sévèrement sanctionnée par la loi et entraîne la saisie du véhicule.
- Pour sauvegarder votre vie et celle des autres, il est recommandé de conduire avec prudence, de porter le casque de sécurité et de garder les feux de croisement allumés.

ATTENTION
Les modifications ou transformations au cours de la période de garantie dégagent le Constructeur de toute responsabilité et annulent la garantie.

CONDUITE ÉCOLOGIQUE

- Tous les véhicules ayant un moteur à explosion produisent un certain bruit (pollution sonore) et plus ou moins de gaz toxiques (pollution atmosphérique) en fonction du mode de conduite adoptée.
- L'abaissement, autant que possible, de ces conditions constitue de nos jours un devoir pour tous, éviter donc les départs plein gaz, les accélérations brutales et inutiles ainsi que les freinages impromptus et tout aussi inutiles, afin de limiter le bruit, l'usure précoce des pneus et des parties mécaniques du véhicule ainsi que, de manière non négligeable, la consommation de carburant.



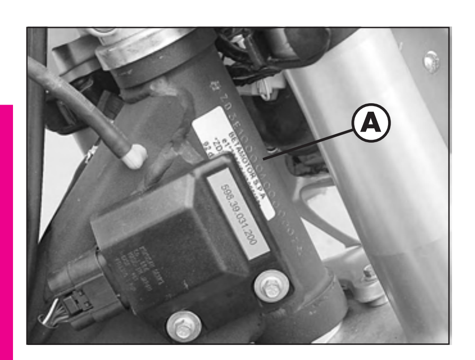
CONDUIRE EN SÉCURITÉ

- Respecter le code de la route
- Toujours porter un casque homologué et attaché
- Voyager toujours avec les feux de croisement allumés.
- Toujours garder propre la visière de protection
- Porter des vêtements sans pans flottants
- Ne pas rouler avec des objets pointus ou fragiles dans les poches
- Régler correctement les miroirs rétroviseurs
- Toujours conduire assis avec le deux mains sur le guidon et les pieds sur les cale-pieds
- Ne jamais se distraire ou se laisser distraire en conduisant
- Ne pas manger, boire, fumer, téléphoner etc… en conduisant
- Ne pas écouter de musique avec un baladeur en conduisant
- Ne pas rouler de front avec d'autres véhicules
- Ne pas remorquer ou se faire remorquer par d'autres véhicules
- Toujours maintenir les distances de sécurité
- Ne pas rester assis sur le véhicule sur béquille
- Ne pas partir avec le véhicule sur béquille
- Ne pas sortir la béquille avec l'avant du véhicule en descente
- Cabrages, lacets et zigzags sont très dangereux pour le pilote, les autres et le véhicule
- Sur route sèche et sans gravillon ni sable, utiliser les deux freins. L'utilisation d'un seul frein peut provoquer des glissades dangereuses et incontrôlables.
- En cas de freinage, utiliser les deux freins pour avoir un arrêt du véhicule sur une distance plus réduite
- Sur la chaussée mouillée et sur le tout terrain, il est recommandé de conduire avec prudence et à une vitesse modérée: utiliser les freins plus doucement.
- Ne pas mettre le moteur en marche dans une pièce close.



TABLE DES MATIÈRES

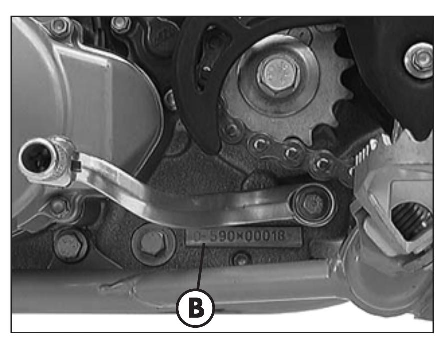
CHAP. 1 GÉNÉRALITÉS



DONNÉES D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

IDENTIFICATION DU CADRE

Les données d'identification **A** sont imprimées sur la colonne de direction côté droit.



IDENTIFICATION DU MOTEUR

Les données d'identification **B** du moteur sont imprimées dans la zone indiquée sur la figure.

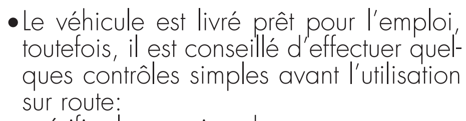


ATTENTION:
l'altération des numéros d'identification est sévèrement punie par la loi.





EQUIPEMENT



- Le véhicule est livré prêt pour l'emploi, toutefois, il est conseillé d'effectuer quelques contrôles simples avant l'utilisation sur route:
  - vérifier la pression des pneus
  - contrôler le niveau de l'huile moteur.
- L'équipement de série comprend: le livret d'utilisation et d'entretien, la trousse à outils (voir photo).

CHARGE

- Ne pas transporter absolument d'objets volumineux ou trop lourds qui pourraient nuire à la stabilité du véhicule.
- Ne pas transporter d'objets qui dépassent du véhicule ou qui couvrent les dispositifs d'éclairage et de signalisation.

PNEUMATIQUES



- Faire monter exclusivement des pneus autorisés par BETAMOTOR.

Tout autre pneu peut avoir un impact négatif sur la conduite routière de la moto.

- Afin de garantir votre sécurité, les pneus endommagés doivent être remplacés immédiatement.
- Les pneus lisses ont un impact négatif sur la conduite routière de la moto, notamment sur une chaussée mouillée et sur le tout terrain.
- Une pression insuffisante provoque l'usure anormale et la surchauffe du pneu.
- Sur la roue avant et sur la roue arrière est recommandée l'installation de pneus de même profil.



Pression trop basse



PRESSION PNEUMATIQUES RR 250 - 400 - 450 - 525

PNEUMATIQUES	avant	arrière
Tout-terrain	1,0 bar	1,0 bar
Route	1,5 bar	1,8 bar
Dimensions	90/90-21''	140/80-18''



Pression juste



Pression trop haute

Note:
Puisqu'ils influencent la conduite de la moto, il est nécessaire de contrôler le type, l'état et la pression des pneus avant chaque voyage.

- La taille de pneu est indiquée sur les données techniques et dans le mode d'emploi de la moto.

- L'état des pneus doit être vérifié avant chaque voyage. Contrôler les pneus en vérifiant qu'il n'y a pas de coupures, des clous enfoncés à l'intérieur ou d'autres objets pointus. En ce qui concerne la profondeur minimum du profil, il est recommandé de respecter la législation en vigueur dans votre pays. Nous conseillons de remplacer les pneus au plus tard, lorsque le profil a atteint une profondeur de 2 mm.

- La pression de l'air des pneus doit être contrôlée régulièrement à pneus "froids". Le réglage correct de la pression garantit un confort de voyage optimal et la durée maximale du pneu.

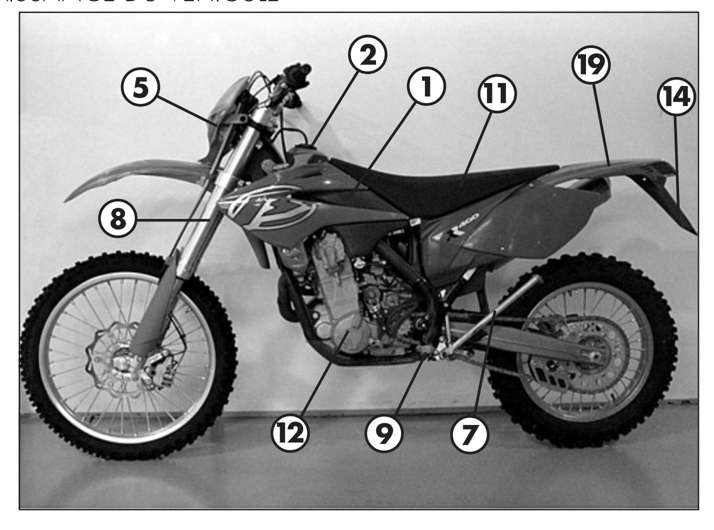


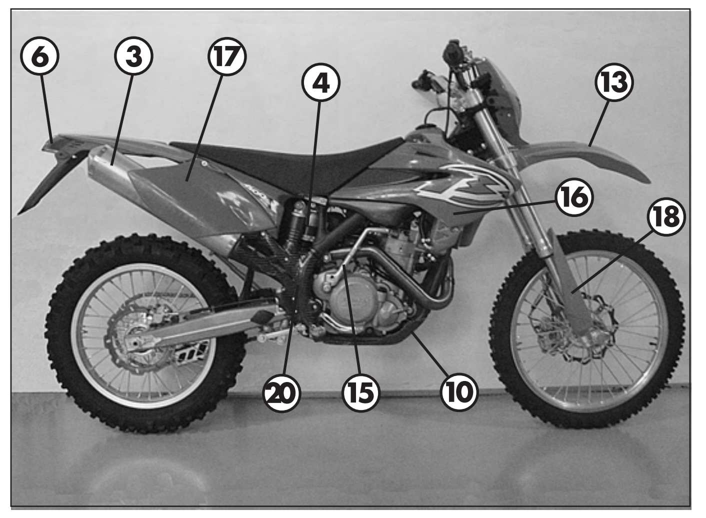
VERROUILLAGE DE DIRECTION

Le véhicule est fourni avec une clé originale et une clé de secours à utiliser pour le verrou de direction.

ATTENTION:
Ne pas conserver la clé de réserve à l'intérieur du véhicule mais dans un lieu sûr et à portée de main. Nous conseillons d'enregistrer sur ce manuel (ou ailleurs) le numéro de code imprimé sur les clés. En cas de perte des deux clés, il est possible de demander des doubles.

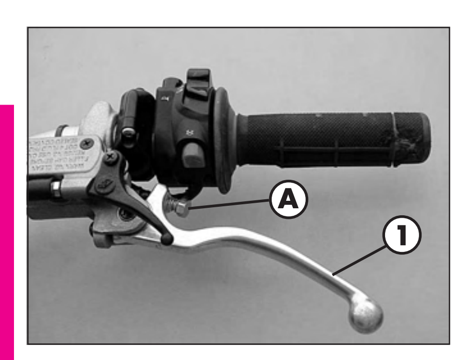
Pour déclencher le verrou de direction, braquer complètement le guidon vers la droite, insérer la clé, appuyer et tourner complètement la clé dans un sens anti-horaire, ensuite relâcher.





Eléments principaux:

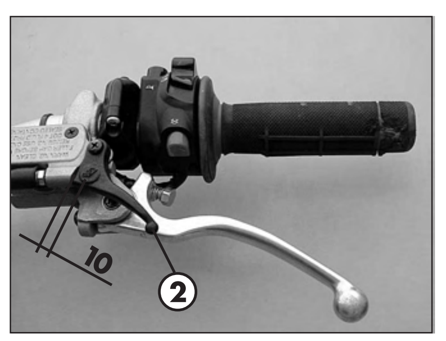
1 - Réservoir à carburant
2 - Vouchon de carburant
3 - Silencieux
4 - Amortisseur arrière
5 - Phare avant
6 - Feu arrière
7 - Béquille latérale
8 - Fourche
9 - Cale-pieds pilote
10 - Pare-choc inférieur
11 - Selle
12 - Moteur
13 - Pare-boue avant
14 - Support de plaque min.
15 - Levier de kick-starter
16 - Panneaux carrosserie avant
17 - Panneaux carrosserie arrière
18 - Couvertures des fourches
19 - Pare-boue arrière
20 - Pare-choc latéral



ELEMENTS DE COMMANDES

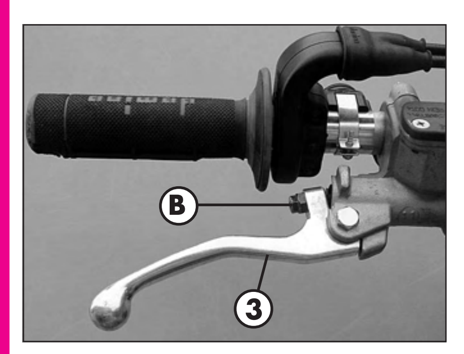
LEVIER D'EMBRAYAGE

Le levier d'embrayage **1** est monté à gauche sur le guidon. La position de base peut être variée à l'aide de la vis de réglage **A** (voir Réglages).



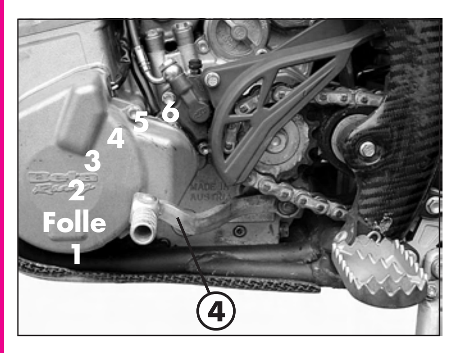
LEVIER DECOMPRESSEUR

Le levier du décompresseur **2** est utilisé lorsque le moteur est noyé pour favoriser le démarrage et lorsqu'il serait nécessaire de diminuer l'action du frein moteur. Le levier doit avoir toujours un jeu d'environ 10 mm, tel que mesuré dans l'image.
Il est éventuellement conseillé de réinsérer le jeu correcte (voir Réglages).



LEVIER FREIN ANTERIEUR

Le levier du frein avant **3** est positionné sur le côté droit du guidon et actionne le frein de la roue avant. La position de base peut être variée par la vis de réglage **B** (voir Réglages).

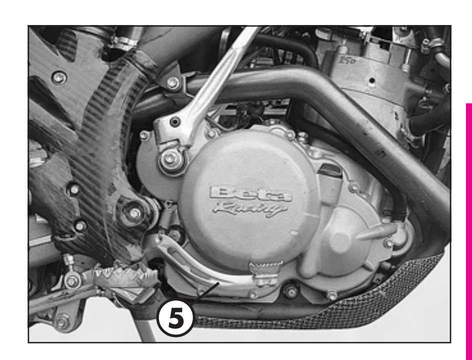


LEVIER DE VITESSES

Le levier de vitesses **4** est monté sur le côté gauche du moteur.
La position des vitesses est indiquée dans l'image.
La position –neutre- se trouve entre la vitesse **1** et la vitesse **2**.



PEDALE DU FREIN



La pédale du frein **5** est positionnée devant le repose-pied droit.
La position de base de la pédale peut être réglée selon les besoins du pilote (voir Réglages).

TACHYMETRE NUMERIQUE



SUITE DES FONCTIONS REPRESENTEES

Le défilement des fonctions est toujours possible, soit que le véhicule se trouve en arrêt ou en mouvement, en agissant indifféremment sur une des deux boutons **C** et **D**, selon la suite indiquée ci-après:

TIME - LAP - TOD - TD – COUNTDOWN

FONCTION DES BOUTONS

La fonction des boutons varie selon la fonction affichée, tel qu'il est indiqué ci-après.

1 - TIME .... Si T>3″ et V=0 on accède à la fonction de réglage de l'heure
Si T<3″ ou V>0 défilement des fonctions

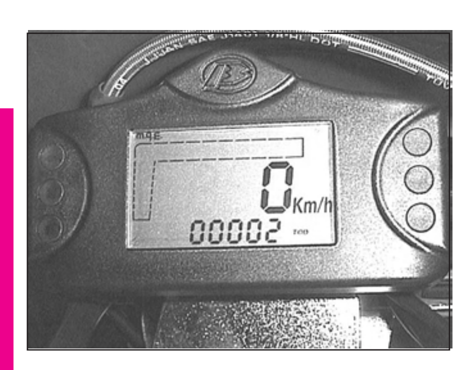
2 - LAP .... Si T>3″ reset de LAP et TD
Si T<3″ défilement des fonctions

3 - TOD .... Si T>3″ et V=0 on accède dans la fonction de réglage circonférence, unité de mesure et numéro d'impulsions pour chaque tour de roue
Si T<3″ ou V>0 défilement des fonctions

4 - TD .... Si T>≥3″ reset de LAP et TD
Si T<3″ défilement des fonctions

5 - COUNTDOWN .... Si T>3″ et V=0 on accède dans la fonction de réglage countdown
Si T<3″ ou V>0 défilement des fonctions

T = Temps de retentions du bouton
V = Vitesse du véhicule



FONCTION VITESSE INSTANTANEE

L'information est toujours affichée avec une indication, à travers l'utilisation de la barre graphique; l'unité de mesure par défaut est le km/h; en actionnant le bouton et en ayant accès au menu de Set-Up, il est possible de sélectionner Mph; dans ce cas-ci l'indication de vitesse ne sera accompagnée d'aucune mention écrite indiquant l'unité de mesure sélectionnée.

1 - FONCTION HEURE COURANTE (TIME)

Si T > 3″ et V=0 rentrer dans la fonction de programmation de l'heure.
Si T < 3″ ou V > 0 défilement des fonctions.

Le réglage de l'heure peut être effectué uniquement en état d'arrêt du véhicule et en appuyant sur le bouton **C** ou **D** pendant un temps > à 3 secondes.
De cette manière on accède à la modalité de réglage de l'heure.
Une fois le réglage achevé, on retour à la modalité opérationnelle habituelle, en maintenant appuyée le bouton pendant environ 3 secondes. Le paramètre Time sera affiché en format 0-24, lorsque l'unité de mesure sélectionnée est Km/h, tandis qu'elle sera affichée en format 0-12, si l'unité de mesure sélectionnée est Mph.
Une fois le menu de réglage affiché, si le bouton n'est pas appuyé après 20 secondes, le système déclenchera automatiquement en modalité opérationnelle standard.
Une fois le menu de réglage affiché, si le véhicule est mis en marche (v > 0), le système déclenchera automatiquement en modalité opérationnelle standard.

2 – FONCTION CHRONOMETRE AUTOMATIQUE (LAP)

Si T>3″ reset de LAP et TD
Si T<3″ défilement des fonctions

La donnée représente le temps réel de voyage du véhicule, associé au paramètre TD ; il s'agit d'un compteur automatique: il est activé de manière autonome par la première impulsion provenant du capteur de vitesse, et il s'arrête après 3 secondes de la réception de la dernière impulsion provenant toujours du capteur de vitesse. Il est possible d'annuler le compteur lié à ce paramètre en appuyant, à côté de la fonction LAP, le bouton **C** ou **D** pendant environ 3 secondes, jusqu'à ce que la valeur *00'00″* ne soit pas affichée. L'annulation de LAP, possible en état d'arrêt et de marche du véhicule, produit également l'annulation de TD.

3 – FONCTION TOTALISATEUR (TOD)

Si T≥>3" et V=0 on entre dans la fonction de réglage, unité de mesure et nombre d'impulsions pour chaque tour de roue.
Si T<3" ou V>0 défilement des fonctions.
L'information est affichée avec la mention TOD; selon l'unité de mesure sélectionnée, la donnée est représentée en Km (valeur par défaut) ou Miles. La donnée est mémorisée de manière permanente dans une mémoire *non-modifiable*. Dans de conditions d'utilisation normale des instruments, il n'est pas possible d'annuler cette information.

4 – FONCTION TRIP AUTOMATIQUE (TD)

Si T≥>3" reset de LAP et TD
Si T<3" défilement des fonctions

Cette fonction est toujours représentée avec la mention TD; la donnée affichée représente la distance parcours par le véhicule exprimée en Miles ou en Km (selon l'unité de mesure sélectionnée); ce compteur est automatique: en effet, il est activé séparément avec la première impulsion provenant du capteur de vitesse.
Il est possible d'annuler le compteur lié à ce paramètre, en appuyant (en face de la fonction TD) le bouton pendant environ 3 secondes, jusqu'à ce que la valeur *000.0* ne soit pas affichée. L'annulation de TD, possible en état d'arrêt et de marche du véhicule, produit également l'annulation de LAP.

5 – FONCTION TRIP A DIMINUTION (countdown)

Si T≥>3" et V=0 on accède à la fonction de réglage countdown (rebours)
Si T<3" ou V>0 défilement des fonctions

Cette fonction est toujours représentée avec la mention TD affichée en clignotant ; le compteur est toujours actif et est décru automatiquement avec une résolution 0,1 (Miles ou Km, selon l'unité de mesure sélectionnée). Il est possible de modifier la valeur liée à ce paramètre, en appuyant, en face de la fonction TD à diminution et en état d'arrêt du véhicule, le bouton pendant environ 3 secondes. Les différents chiffres qui constituent le compteur peuvent être modifiés, à partir du chiffre le plus significatif et en se déplaçant progressivement vers le chiffre le moins significatif ; une pression brève du bouton ne permettra pas une diminution homogène, alors qu'à travers une pression prolongée il sera possible de sélectionner un paramètre différent. Une fois le réglage terminé, on retour à la modalité opérationnelle normal, en maintenant appuyé le bouton pendant environ 3 secondes par rapport au chiffre le moins significatif. Si la donne atteint la valeur *000.0,* le système effectue le redémarrage à la valeur *999.9*.
Une fois le menu de réglage affiché, si le bouton n'est pas appuyé après 20 secondes, le système déclenchera automatiquement en modalité opérationnelle standard.
Une fois le menu de réglage affiché, si le véhicule est mis en marche (v > 0), le système déclenchera automatiquement en modalité opérationnelle standard.

SLEEP-MODE

Après une minute de la dernière impulsion reçue par le capteur vitesse ou de la dernière pression effectuée sur le bouton, le micro-système de contrôle entre dans la phase de *sleep-mode*, caractérisée par un niveau réduit d'absorption de courant ; pour atteindre ce but, pendant la phase de *sleep,* toutes les activités effectuées normalement par les instruments sont suspendues, l'écran et son rétro éclairage sont éteints (si le véhicule ne dispose pas de batterie, la rétro éclairage s'éteint automatiquement lorsque le véhicule est éteint), et seulement l'heure reste active. L'achèvement de l'état de *sleep-mode* est toujours possible, indépendamment de la fonction sélectionnée.

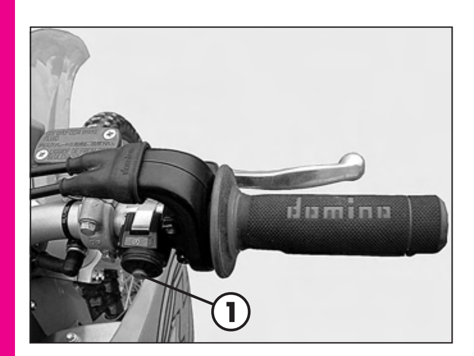
WAKE-UP (Réveil de l'état de Sleep-mode)

Le réveil de l'état de *sleep* a lieu lorsque:
- L'instrument reçoit le signal provenant du capteur de vitesse
- Le bouton est appuyé

Immédiatement après le réveil du micro-système de contrôle les étapes suivantes sont atteintes:
- Vérification de l'écran et des témoins lumineux de signalisation (démarrage de tous les témoins lumineux, uniquement lorsque l'alimentation provient du véhicule), pendant environ 2 secondes.
- Affichage de la valeur de la circonférence de la roue sélectionnée et du nombre d'impulsions de la roue pendant environ 2 secondes.
- Allumer la dernière fonction affichée avant que le système soit en *sleep*.
  Si le réveil de l'état de *sleep* a lieu par renvoi électronique (sans agir sur le bouton), le tableau de bord se positionnera immédiatement en mode opérationnel standard, sans effectuer la vérification de l'écran et des témoins lumineux, ainsi que sans afficher la valeur de la circonférence, ni le nombre d'impulsions roue sélectionnées.

MODIFICATION CIRCONFERENCE ROUE ET UNITE DE MESURE

Pour cette opération s'adresser à un atelier autorisé BETAMOTOR.



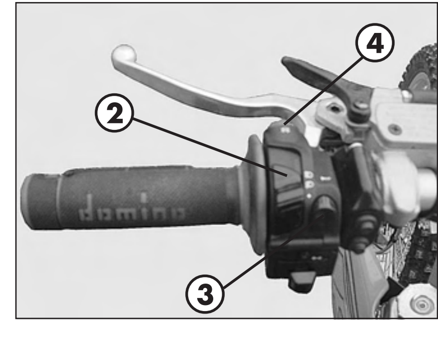
BOUTON DEMARRAGE MOTEUR

Le bouton **1** positionné sur le coté droit du guidon, permet le démarrage électrique de la moto; il est nécessaire de le tenir appuyé jusqu'à ce que le moteur ne s'allume.
Ne pas appuyer sur le bouton **1** lorsque le moteur est en marche.



COMMUTATEUR SX

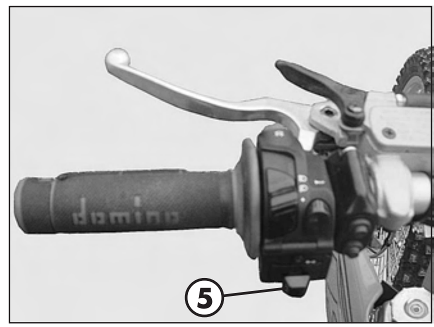
Le commutateur **2** de l'éclairage a trois positions :
A = feu éteint
B = feux de croisement allumés
C = feux de route allumés
Le bouton **3** actionne le klaxon.
L'interrupteur **4** arrête le moteur; il est nécessaire de le tenir appuyé jusqu'à l'extinction du moteur.





INTERRUPTEUR DES INDICATEURS DE DIRECTION

En déplaçant le levier **5** à droite ou à gauche les indicateurs de direction droits ou gauches sont allumés (lorsqu'ils sont pourvus dans le système); la position centrale du levier est rétablie; appuyer pour éteindre les indicateurs de direction.



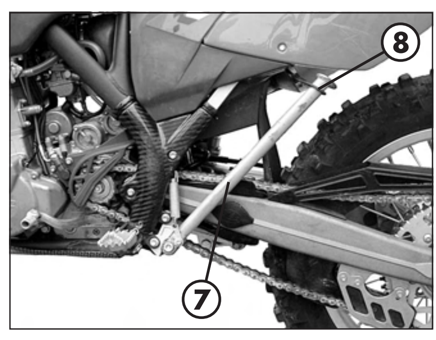
PEDALE DEMARRAGE

La pédale de démarrage **6** est montée sur le côté droit du moteur.
La partie supérieure peut être orientée.



CHEVALET LATERAL

Appuyer vers le sol, avec le pied, le chevalet latéral **7** et charger celui-ci avec la moto.
Contrôler que le sol soit solide et la position stable.
Sur le tout terrain, le chevalet fermé peut être fixé ultérieurement avec une bande en caoutchouc **8**.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids net à sec - RR 250 .... 117 kg (avant 54 Kg; arrière 63 Kg)
Poids net à sec - RR 400 - 450 .... 117,5 kg (avant 54,5 Kg; arrière 63 Kg)
Poids net à sec - RR 525 .... 118 kg (avant 55 Kg; arrière 63 Kg)

DIMENSIONS - RR 250
Longueur hors tout .... 2270 mm
Largeur hors tout .... 813 mm
Hauteur hors tout .... 1255 mm
Empattement .... 1490 mm
Hauteur de selle .... 940 mm
Garde au sol .... 320 mm
Hauteur repose-pied .... 405 mm

DIMENSIONS - RR 400 - 450 - 525
Longueur hors tout .... 2270 mm
Largeur hors tout .... 813 mm
Hauteur hors tout .... 1255 mm
Empattement .... 1500 mm
Hauteur de selle .... 940 mm
Garde au sol .... 320 mm
Hauteur repose-pied .... 405 mm

CHASSIS .... acier au molybdène avec double berceau superposé au dessus du feu de déchargement

PNEUMATIQUES
Pression bar (tout-terrain) .... avant 1,0 / arrière 1,0
Pression bar (route) .... avant 1,5 / arriere 1,8

DIMENSION ROUES
Pneumatique avant 90/90-21
Pneumatique arrière 140/80-18
Jante avant 1,6x21
Jante arrière 2,15x18

CONTENANCES
Réservoir à carburant .... 8,5 litres
Type d'essence .... à essence indice d'octane
minimum 95 sans plomb (R.O.N.)
Dont réserve .... 1 litres
circuit de refroidissement .... 1,3 litres
Type d'huile moteur .... huile synthétique (MOTOREX COBRA 15W40)

SUSPENSION AVANT
Fourche hydraulique à tiges renversées (tiges Ø45 mm) "MARZOCCHI"
Contenance en huile dans les branches de la fourche:
droit .... 610 cc
gauche .... 610 cc
Type d'huile .... EB-H16 SAE 7,5
Niveau d'huile .... 90 ±2 mm
Chasse .... 108,5 mm
excursion de la roue avant .... 290 mm
inclinaison de la fourche .... 26,5°

SUSPENSION ARRIÈRE
Mono-ammortiseur avec levier progressif
Débattement amortisseur .... 105 mm
excursion de la roue arrière .... 300 mm

FREIN AVANT
Disque Ø 255 mm flottant et pince flottante double piston

FREIN ARRIÈRE
Disque Ø 240 mm pince flottante mono-piston

MOTEUR

Type .... Mono-cylindre 4 temps refroidi à liquide avec arbre balancier et démarrage électrique

Alésage x course RR 250 .... 75 x 56,5 mm

Alésage x course RR 400 .... 89 x 64 mm

Alésage x course RR 450 .... 89 x 72 mm

Alésage x course RR 525 .... 95 x 72 mm

Cylindrée (cm^3) RR 250 .... 250 cm^3

Cylindrée (cm^3) RR 400 .... 398 cm^3

Cylindrée (cm^3) RR 450 .... 448 cm^3

Cylindrée (cm^3) RR 525 .... 510 cm^3

Rapport de compression RR 250 .... 12:1

Rapport de compression RR 400 - RR 450 - RR 525 .... 11:1

Carburateur .... voir tableau

	RR 250	RR 400	RR 450	RR 525
Carburateur type	Keihin FCR-MX 37	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39
Référence du carburateur	3700A	3900A	3900A	3900B
Gicleur principal	160	178	178	178
Aiguille	OBEKT	OBDVR	OBDVR	OBDVT
Gicleur de ralenti	42	42	42	42
Gicleur de air principal	200	200	200	200
Gicleur de air ralenti	100	100	100	100
Position de l'aiguille	3.	3.	3.	3.
Gicleur de starter	85	85	85	85
Vis de richesse ouvert	0,75	1,25	1,25	1,25
Boisseau	15	15	15	15
Etranglement	butée boisseau	butée boisseau	butée boisseau	butée boisseau
Stop pompe de reprise	858/2,15 mm	858/2,15 mm	858/2,15 mm	858/2,15 mm
Bouton de démarrage à chaud.	-	-	-	-

Graissage .... 2 pompes à huile

Alimentation .... à carburateur

Refroidissement .... à liquide, circulation forcée du liquide avec pompe

Bougie ....NGK DCPR 8 E

Embrayage .... disques multiples en bain d'huile

Boîte de vitesses .... 6 vitesses à accouplement frontal

	RR 250	RR 400	RR 450	RR 525
Rapports de boite 1 ére	14:38	14:34	14:34	14:34
Rapports de boite 1 éme	16:36	17:31	17:31	17:31
Rapports de boite 1 éme	19:34	19:28	19:28	19:28
Rapports de boite 1 éme	21:32	22:26	22:26	22:26
Rapports de boite 1 éme	23:30	24:23	24:23	24:23
Rapports de boite 1 éme	22:25	26:21	26:21	26:21

Distribution .... 4 vannes

Transmission primaire .... dents droites 33/76

Transmission secondaire .... à chaîne

Chaine............. .... 135 ZRDK/007

Pignon .... Z 15

Couronne .... Z 45

Jeu aux soupapes .... admission 0,12 mm
échappement 0,12 mm

Mise en marche .... DC-CDI sans rupteur avec variation
anticipation numérique, type Kokusan

Démarrage .... électrique et Kick-starter

SCHÉMA ÉLECTRIQUE



SCHÉMA ÉLECTRIQUE

1) CLIGNOTANT AVANT DROIT (AMPOULE 12V-10W)
2) CONTACTEUR DE STOP AVANT
3) BOUTON DU DÉMARREUR
4) CAPTEUR TOURS DE ROUE
5) VOYANT PLEIN PHARE
6) TÉMOIN CLIGNOTANTS
7) DISPLAY
8) TÉMOIN FEUX DE CROISEMENT
9) NE ACCOUPLER
10) BOUTON MODE
11) BOUTON COUPE-CIRCUIT
12) BOUTON DE KLAXON
13) INVERSEUR CODE/PHARE
14) COMMUTATEUR DES CLIGNOTANTS
15) GROUPE COMMANDE GAUCHE
16) CLIGNOTANT AVANT GAUCHE (AMPOULE 12V-10W)
17) CENTRALE CLIGNOTANTE
18) RÉGULATEUR 12V
19) CLIGNOTANT ARRIÈRE GAUCHE (AMPOULE 12V-10W)
20) ÉCLAIREUR (AMPOULE 12V-5W)
21) FEU ARRIÈRE (AMPOULE 12V-5/21W)
22) CLIGNOTANT ARRIÈRE DROIT (AMPOULE 12V-10W)
23) POSITIF BATTERIE
24) BATTERIE 12V-5Ah
25) ALTERNATEUR
26) FUSIBLE 10A
27) TRESSE DE MÉTALLISATION
28) RELAIS DU DÉMARREUR
29) DÉMARREUR
30) NÉGATIF BATTERIE
31) BOÎTIER ÉLECTRONIQUE
32) BOBINE H.T.
33) BOUGIE
34) CONTACTEUR DE STOP ARRIÈRE
35) MASSE DU CHÂSSIS
36) FEU DE POSITION 12V-3W
37) PROJECTEUR AVEC AMPOULE 12V-25/25W
38) KLAXON 12V

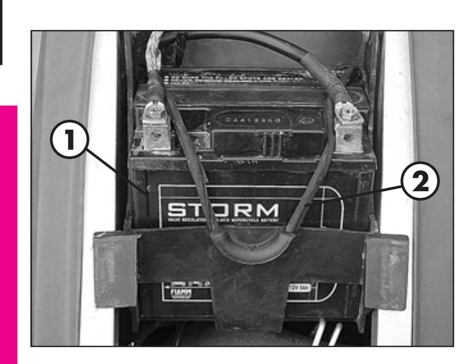
Légende des couleurs

Bi = Blanc
Ve = Vert
Ma = Marron
Vi = Violet

Bl = Bleu
Ne = Noir
Gi = Jaune
Rs = Rouge

Ar = Orange
Az = Bleu ciel
Ro = Rose
Gr = Gris





EQUIPEMENT ELECTRIQUE

BATTERIE

La batterie **1** se trouve sous le siège et ne demande pas d'entretien.
Il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte ou de remplir à niveau avec de l'eau.
Nettoyer régulièrement les pôles de la batterie et, si cela est nécessaire, graisser–les légèrement avec de la graisse sans acides.

Démontage de la batterie:
Enlever le siège et détacher celui-ci de la batterie, avant le pôle négatif, puis le pôle positif.
Raccrocher l'élastique **2**.
Enlever la batterie.
Lors du montage de la batterie, insérer celle-ci avec les pôles devant (voir image) et relier le pôle négatif le dernier à la batterie.

ATTENTION :
Pour ne pas l'abîmer, il est conseillé de ne pas faire passer l'élastique **2** sur le coin de la batterie.

ATTENTION:
Des précautions particulières sont demandées, en cas de fuite d'électrolytes (acide sulfureux) de la batterie. L'électrolyte peut provoquer des brûlures graves. Au contact avec la peau, laver abondamment avec de l'eau.
Si l'électrolyte entre dans les yeux, laver au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

Bien qu'il s'agisse d'une batterie ferme, des gaz explosifs peuvent ressortir.
Eloigner la batterie de toute source d'étincelle ou de flamme.

Les batteries déchargées doivent être éloignées des enfants et éliminées selon les normes de traitement prévues.

Ne pas enlever les protections.

Monter la batterie, en respectant la polarité.

INACTIVITE:
En cas d'inactivité du véhicule, il est conseillé d'enlever la batterie et de la recharger, tous les 15 jours, avec un chargeur approprié. La batterie doit être garée dans un milieu sec, à une température de 5-35°C et éloignée des enfants.



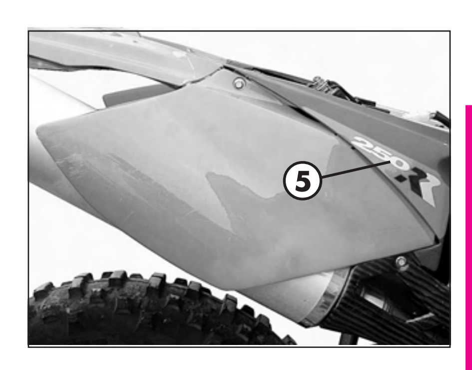
FUSIBLE

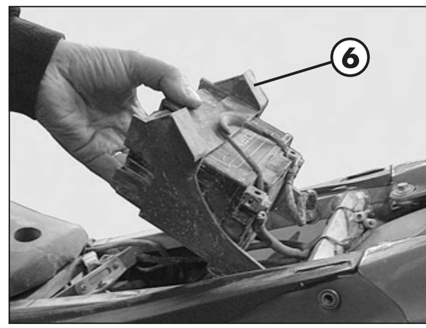
Le fusible **3** se trouve dans le relais de démarrage **4**, au-dessous du côté droit **5**. Pour accéder au fusible, il est nécessaire d'enlever le siège et de soulever le support basculant **6** où se trouve la batterie.

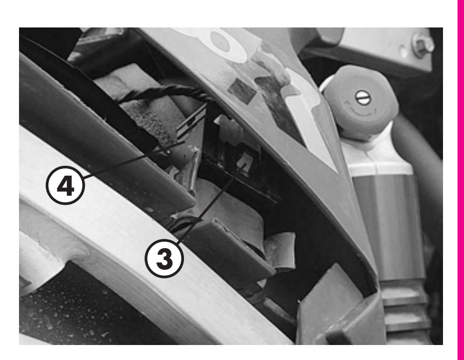
Ce support protège les systèmes suivants:
- système de démarrage électrique
- klaxon
- clignotants
- équipements

Dans le relais de démarrage se trouve également un fusible de secours **7** (10 ampères).
Un fusible brûlé doit être remplacé uniquement par un autre fusible équivalent.
Si le nouveau fusible devait se brûler après avoir été monté, s'adresser exclusivement à un atelier spécialisé BETAMOTOR.
Le fusible a une capacité de 10 ampères.

ATTENTION :
En aucun cas, il est déconseillé de monter un fusible plus puissant ou d'essayer de "réparer" le même fusible.
Des opérations inappropriées pourraient bloquer toute l'installation électrique.









CHAP. 2 UTILISATION DU VÉHICULE

CONTROLES PREALABLES AU FONCTIONNEMENT

Pour pouvoir utiliser la moto, celle-ci doit être dans un état technique parfait. Afin de garantir la sécurité totale de son fonctionnement, il serait souhaitable de procéder à une vérification générale de la moto avant chaque démarrage.
Dans cette phase, les contrôles suivants doivent être effectués:

1 VERIFIER LE NIVEAU DE L'HUILE DU MOTEUR
Une carence d'huile dans le moteur cause une usure précoce, et, ensuite, une dégradation du moteur.
2 CARBURANT
Vérifier la quantité de carburant dans le réservoir, ranger le tuyau flexible d'échappement sans plis et fermer le réservoir avec le bouchon.
3 CHAINE
Une chaîne avec trop de jeu peut sortir du pignon ou de la couronne. Si elle est trop tendue, elle peut se casser ou abîmer les autres composantes de la transmission secondaire. Un nettoyage ou une lubrification insuffisants peut causer également une usure précoce des composantes.
4 PNEUS
Contrôle général de la bande de roulement. Les pneus qui présentent des coupures ou des regonflements doivent être remplacés. La profondeur du profil doit correspondre à la législation en vigueur. Vérifier également la pression de l'air. Des pneus usés et une pression incorrecte dégradent la conduite routière.
5 FREINS
Vérifier le bon fonctionnement et contrôler le niveau du liquide des freins. Si le niveau du liquide des freins descend au-dessous de la valeur minimum, contrôler l'état d'usure des pastilles des freins ou la présence de fuites éventuelles dans l'installation. En cas de fuites d'huile, faire contrôler l'installation des freins par un atelier spécialisé BETAMOTOR.
6 COMMANDES A CABLE FLEXIBLE
Contrôler le réglage et le bon fonctionnement de toutes les commandes à câble flexible.
7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement à moteur froid.
8 INSTALLATION ELECTRIQUE
Contrôler, en marche, le fonctionnement des feux, des feux en arrière, des feux de stop, des clignotants, des témoins lumineux de contrôle et de l'avertisseur sonore.
9 RAYONS
Vérifier la tension adéquate des rayons
10 BOULONNERIE
Vérifier totalement toute le boulonnerie

Nota:
Contrôler la présence des papiers du véhicule.
Les jours de froid, il est préférable de chauffer le moteur en le laissant tourner au ralenti quelques minutes avant de se mettre en route. Toutes les fois que le véhicule est utilisé en tout-terrain, il faut le laver soigneusement, le sécher et enfin le lubrifier.

LUBRIFIANTS CONSEILLES

Pour un meilleur fonctionnement et une plus grande longévité de la moto, il est recommandé d'utiliser de préférence les produits du tableau:

TYPE DE PRODUIT	CARACTÉRISTIQUES
HUILE MOTEUR	BARDAHL XTM15W 50
LIQUIDE DE FREINS	BARDAHL BRAKE FLUID DOT4
HUILE DE FOURCHE	EB-H16 SAE 7,5
GRAISSE POUR TRANSMISSION	BARDAHL MPG2
HUILE EMBRAYAGE	ARAL VITAM LS (huile minéral)
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	IP ECOBLU

Nota:
Lors des vidanges et renouvellements de fluides, il est recommandé de respecter scrupuleusement le tableau.

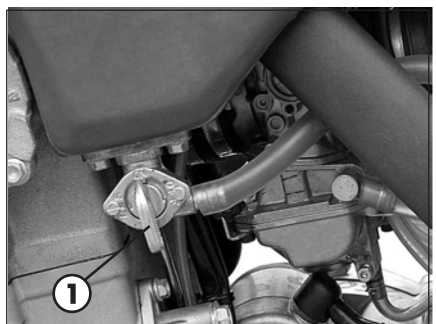
RODAGE

Le rodage correspond a 15 heures d'activité, pendant cette période il est conseillé de:

1 Pendant les premières 3 heures d'exercice, le moteur doit être exploité jusqu'à 50% de sa puissance. Le nombre ne doit en outre dépasser 7000 t/min.
2 Pendant les 12 heures suivantes d'exercice le moteur peut être exploité jusqu'à 75% de sa puissance.
3 Utiliser le véhicule après avoir bien fait réchauffer le moteur.
4 Eviter de voyager à vitesse constante (en variant la vitesse les différentes composantes seront réglées de manière uniforme et plus rapidement).

ATTENTION:
Après les premières 3 heures ou après 20 litres d'essence, remplacer l'huile du moteur.

- Toujours utiliser de l'essence super sans plomb.
- Après la première sortie en tout-terrain, **contrôler toute la boulonnerie**.



DEMARRAGE DU MOTEUR

DEMARRAGE A MOTEUR FROID

1 Ouvrir le robinet du carburant **1**.
2 Relever le chevalet de la moto.
3 Mettre le levier de vitesse en position neutre.
4 Actionner le starter **2**.
5 SANS donner du gaz, pousser énergiquement la pédale de démarrage **3** TOTALEMENT, ou bien actionner le démarreur électrique.

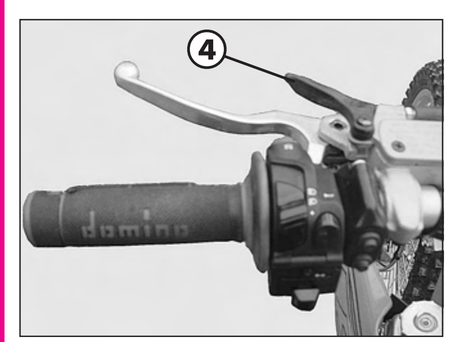
DEMARRAGE A MOTEUR CHAUD

1 Ouvrir le robinet du carburant **1**.
2 Relever le chevalet de la moto.
3 Mettre le levier de vitesse en position neutre.
4 SANS donner du gaz, pousser énergiquement la pédale de démarrage **3** TOTALEMENT, ou bien actionner le démarreur électrique.



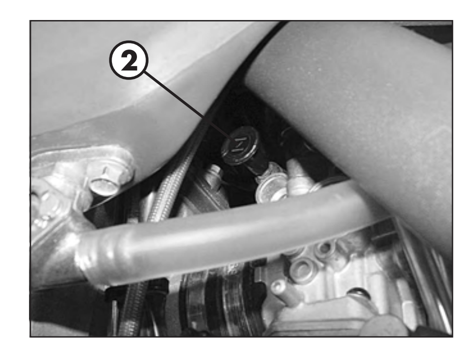
REMEDE EN CAS DE MOTEUR "NOYE"

Lors d'une chute, il peut arriver qu'une quantité plus élevée de carburant se dépose dans le moteur. Dans ce cas, tirer le levier du décompresseur **4**. Actionner la pédale de démarrage 5 –10 fois ou bien le bouton de démarrage électrique, respectivement 2 fois pendant 5 secondes. Démarrer le moteur comme décrit auparavant. Si cela est nécessaire, dévisser la bougie et essuyer.

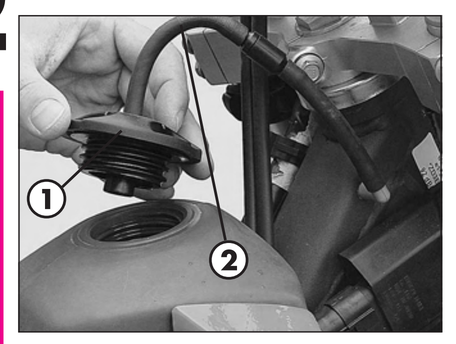


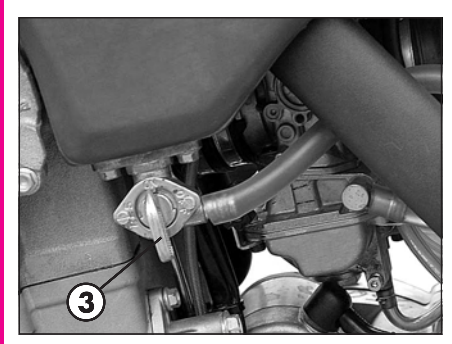
REMARQUE:
Le carburateur comprend d'une pompe de reprise.
Pendant le démarrage, ne pas ouvrir complètement plus d'une fois la poignée du gaz, puisque le moteur pourrait se noyer.

STARTER



En extrayant le starter **2** jusqu'à l'arrêt, dans le carburateur est ouvert un orifice, à travers lequel le moteur peut aspirer ultérieurement le carburant. Un mélange carburant-air "gras", nécessaire pour le démarrage à froid est ainsi obtenu. Pour désactiver l'air, pousser le starter vers l'intérieur, dans sa position initiale.





APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

BOUCHON DU RESERVOIR

Ouvrir: tourner le bouchon du réservoir **1** dans un sens anti-horaire
Fermer: poser le bouchon du réservoir et visser celui-ci dans le sens des aguilles d'une montre.

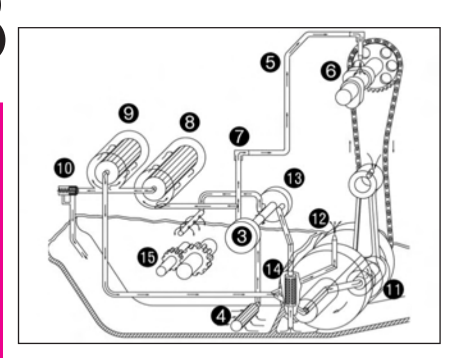
Ranger le tuyau d'échappement du réservoir **2** en évitant des plis.
ROBINET DU CARBURANT

OFF Le robinet du carburant **3** est fermé lorsqu'il se trouve sur la position OFF.
ON Lors de l'utilisation de la moto, tourner la poignée en position ON.
Le carburant peut maintenant affluer au carburateur. Sur cette position, le réservoir est vidé jusqu'à la réserve.
RES La réserve est consommée uniquement en tournant la poignée sur la position RES. Ne pas oublier de ramener la poignée sur la position ON après avoir fait le plein.

Réserve du réservoir ....1 litre

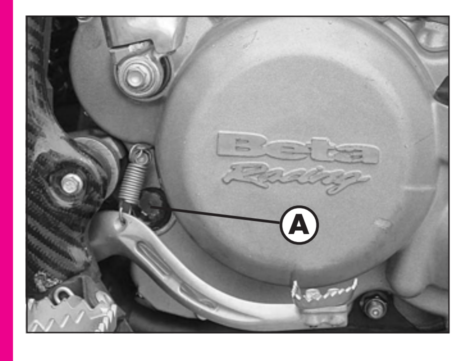
Le réservoir a une capacité d'environ 8,5 litres dont 1 de réserve.
Des éventuels débordements d'essence sur la carrosserie ou sur d'autres parties, doivent être immédiatement essuyés.
Avant de faire le plein d'essence, éteindre le moteur.
L'essence est hautement inflammable. Eviter de laisser tomber l'essence du réservoir pendant la provision.
Ne s'approcher du goulot du réservoir avec des flammes ou des cigarettes allumées, le risque d'incendie est élevé.
Eviter également l'inhalation de vapeurs nocives.
Le carburant se dilate en cas de réchauffement. Il est donc conseillé de ne pas remplir le réservoir jusqu'à l'extrémité supérieure.

CHAP. 3 CONTRÔLES ET ENTRETIEN



CIRCUIT DE L'HUILE

La pompe de l'huile **3** aspire l'huile du moteur à travers l'unité huile longue **4** de la coupe huile du levier de vitesse. L'huile est conduite à travers une tuyauterie huile **5** dans la tête cylindre jusqu'au point de lubrification **6** de l'arbre à came. La quantité d'huile est réglée par la vis de passage de l'huile **7**. Un conduit se branche vers l'unité huile longue **8**, où les particules les plus grandes sont filtrées de l'huile. L'huile atteint ensuite l'unité huile courte **9**, qui filtre également les particules les plus fines. L'huile moteur ainsi dépurée est pompée, en passant par la soupape by-pass **10**, jusqu'au coussinet de bielle **11** et vaporisé d'en bas par un jet **12** sur le piston. La deuxième pompe huile **13** aspire l'huile à travers l'unité huile courte **14** de la base et lubrifie les engrainages **15**.



CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR

Le niveau de l'huile moteur peut être contrôlé à moteur chaud ou froid.
Mettre la moto sur un fond plat en position droite (non pas sur le chevalet latéral).
A moteur froid, l'huile moteur doit être visible sur le bord inférieur du verre voyant **A**.
A moteur chaud, l'huile moteur doit atteindre le bord supérieur du verre voyant.
En l'occurrence, il sera nécessaire de remplir à niveau avec de l'huile moteur.

ATTENTION :
Des quantités trop limitées d'huile moteur, ou bien de l'huile de qualité inférieure, provoquent une usure précoce du moteur.

REMPLACEMENT HUILE MOTEUR ET FILTRE HUILE

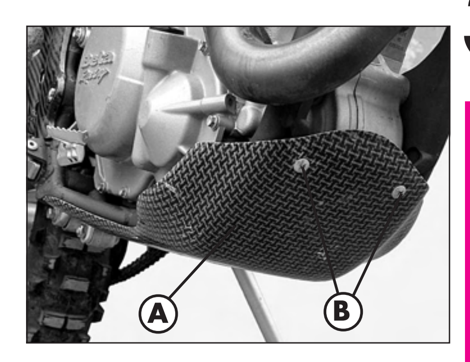
Pour cette opération, il est nécessaire, le cas échéant, d'enlever le pare-choc inférieur **A**, en ôtant les trois vis **B,** tel qu'il est indiqué dans l'image.

Lors du remplacement de l'huile, les unités HUILE COURTE et LONGUE doivent être nettoyées et les deux filtres huile doivent être remplacés.

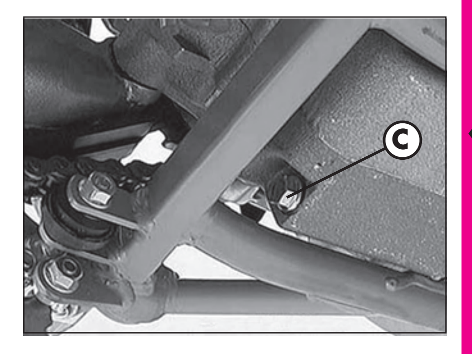
Le remplacement de l'huile doit être effectué à moteur et température d'exercice.

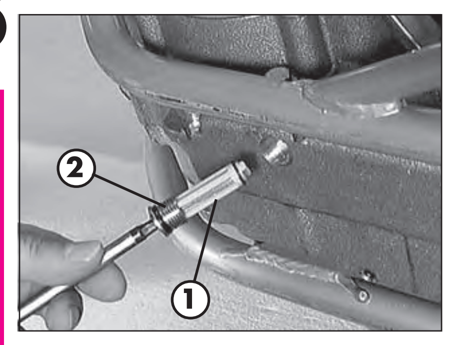
ATTENTION :
Un moteur à température d'exercice et l'huile qui s'y trouve à l'intérieur sont très chauds. Il est donc conseillé de prêter attention pour ne pas se brûler.

Garer la moto sur un fond plat, enlever la vis de fermeture **C** et faire écouler l'huile dans un récipient.
Nettoyer à fond la vis de fermeture (à l'aide d'un magnait). Après avoir écoulé complètement l'huile, nettoyer la superficie d'emboîtement, remonter la vis de fermeture **C** ainsi que l'anneau d'emboîtement et serrer avec 20 Nm.



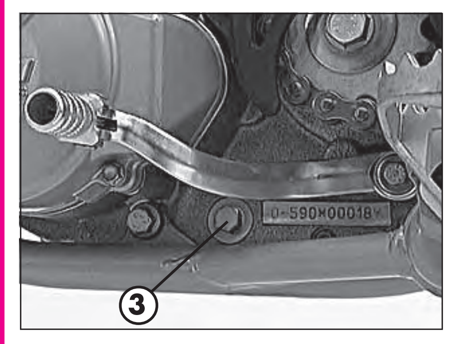






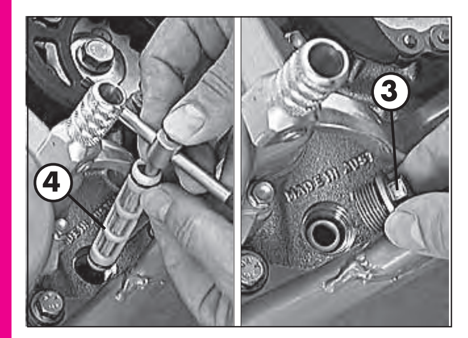
NETTOYAGE DE L'UNITE HUILE COURTE

L'unité huile courte **1** est insérée dans la vis de fermeture en hexagone encaissé **2** sur le côté inférieur du moteur. Insérer une clé six-pans males dans l'hexagone et dévisser la vanne de décharge de l'huile. Démonter l'unité huile, nettoyer à fond les composantes et les souffler avec de l'air comprimé à basse pression. Vérifier la présence d'endommagements sur les O-ring, en l'occurrence les remplacer.
Remonter l'unité huile avec la clé de fermeture et serrer la vis avec 10 Nm.

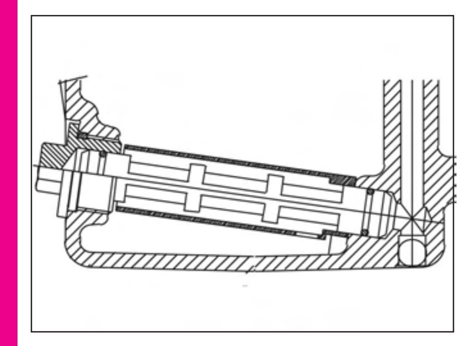


NETTOYAGE UNITE HUILE LONGUE

L'unité huile longue est insérée dans la vis de fermeture à tête hexagonale **3**, à côté du numéro du moteur. Démonter la vis de fermeture avec l'unité huile, nettoyer soigneusement et souffler les composantes avec de l'air comprimé à basse pression. Vérifier la présence d'endommagements sur les O-ring et, en l'occurrence les remplacer.



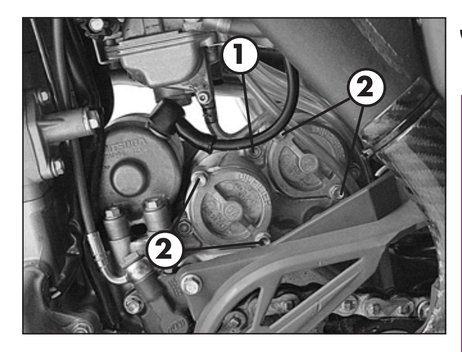
Pour monter l'unité huile longue **4**, utiliser une clé de 300 mm, comme affiché dans l'image. Insérer la clé à travers l'ouverture de l'orifice du côté opposé du carter moteur. Pousser l'unité huile jusqu'à l'arrêt du carter moteur et enlever la clé. Remonter la vis de fermeture **3** et serrer avec 15 Nm.



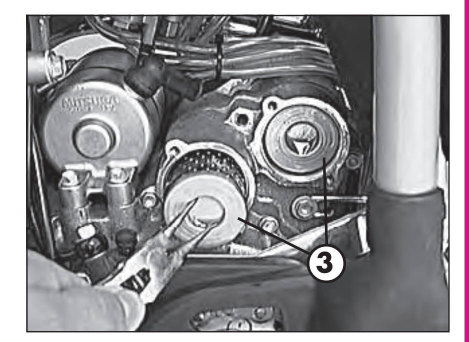
L'unité huile est montée en position inclinée, (Voir schéma), respecter scrupuleusement cette position, afin d'éviter des disfonctionnements.

CHANGEMENT DU FILTRE DE L'HUILE

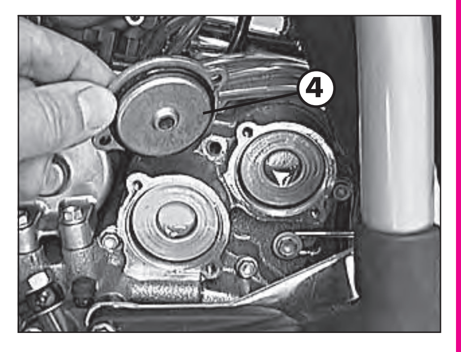
Enlever la vis **1** et positionner au-dessous du moteur un récipient dans lequel faire écouler l'huile. Enlever les 4 vis **2** et enlever les deux couvercles des filtres huile.



Avec une pince pour anneaux Seeger, il est maintenant possible d'extraire les deux éléments filtrant du carter **3**.
Nettoyer les couvercles des filtres huile, les surfaces d'emboîtement des O-ring et le carter moteur. Vérifier la présence d'endommagements sur les O-ring des couvercles des filtres huile et en l'occurrence remplacer ces derniers.



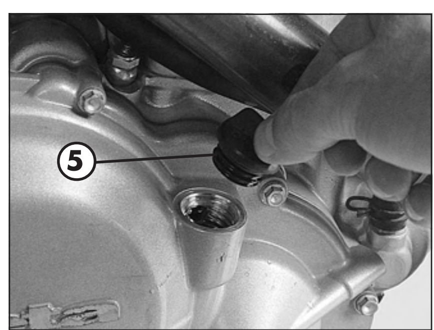
Insérer l'unité de filtrage longue à l'avant et l'unité de filtrage courte à l'arrière dans le carter.
Graisser les O-ring des couvercles des filtres de l'huile et monter les couvercles **4**.
Monter les vis **2** et serrer celles-ci avec 6 Nm.
Serrer la vis **1** avec 8 Nm.

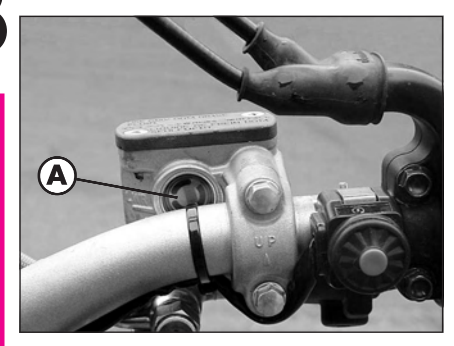


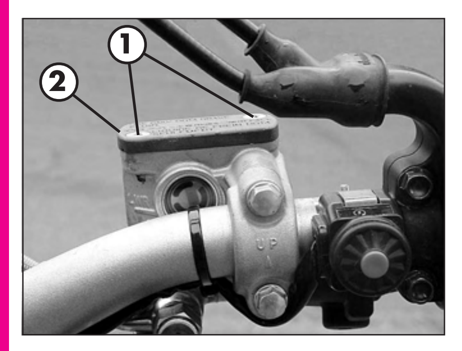
Enlever la fermeture à vis **5** du couvercle de l'embrayage et remplir avec 1,25 litres d'huile moteur totalement synthétique (MOTOREX COBRA 15W40).

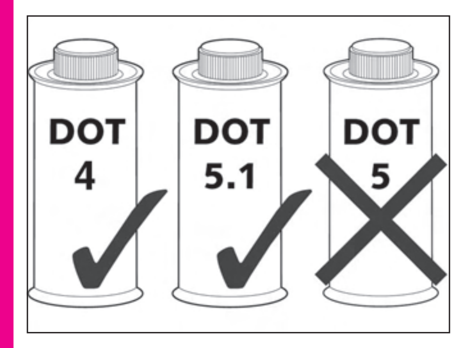

ATTENTION :
Avant de démarrer le moteur, il est opportun de faire tourner le moteur (avec le kick Starter) sans le mettre en marche, pour que l'huile puisse se distribuer sur toute l'installation.

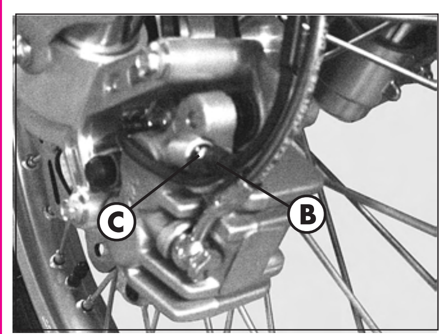
Démarrer le moteur et contrôler l'étanchéité de toutes les fermetures à vis, ainsi que des couvercles des filtres de l'huile.
Vérifier enfin le niveau de l'huile moteur et remplir à niveau si nécessaire.











CONTROLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DU FREIN AVANT

Contrôler à travers le témoin niveau **A** la présence du liquide des freins. Le niveau minimum du liquide ne doit jamais être inférieur à la référence indiquée sur le témoin.

REMPLISSAGE A NIVEAU LIQUIDE DU FREIN AVANT

Pour rétablir le niveau, remplir à niveau en dévissant les deux vis **1**, soulevant le bouchon **2** et en introduisant du liquide freins (IP DOT 4) jusqu'à 5 mm au-dessous du bord supérieur du réservoir.

ATTENTION:
Il est recommandé de continuer à utiliser le liquide freins DOT 4. Si l'utilisateur ne dispose pas de ce liquide, employer DOT 5.1. N'utiliser en aucun cas le liquide pour frein DOT 5. Il s'agit d'un liquide à base d'huile de silicone, couleur pourpre, qui demande l'emploi de joints et de tuyaux spéciaux.

ATTENTION:
Le liquide freins est hautement corrosif, ne laisser tomber aucune goutte sur les parties peintes du véhicule.

VIDANGE FREIN AVANT

Pour la purge de l'air du circuit de frein avant, procéder ainsi:
- Retirer le cabochon en caoutchouc **B** de la valve **C**.
- Ouvrir le bouchon du réservoir de liquide.
- Enfiler l'extrémité d'un tuyau dans la valve **C** et l'autre dans un récipient.
- Dévisser la valve **C** (avec le levier de frein tiré) et pomper avec le levier de frein jusqu'à obtenir un écoulement continu de liquide, sans vides d'air. Au cours de cette opération, il est important de ne pas relâcher complètement le levier, approvisionner le réservoir de manière continue pour compenser le liquide qui s'écoule.
- Serrer la valve, retirer le tuyau.
- Remettre le cabochon.
- Remonter le bouchon du bac huile sur la pompe du frein.

REMPLISSAGE A NIVEAU DU LIQUIDE DU FREIN ARRIERE

Contrôler à travers le témoin niveau **A** la présence du liquide des freins. Le niveau minimum du liquide ne doit jamais être inférieur à la référence indiquée sur le témoin.

REMPLISSAGE A NIVEAU LIQUIDE DU FREIN AVANT

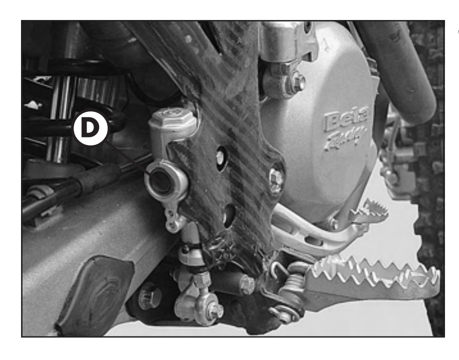
Pour rétablir le niveau, remplir à niveau, en dévissant le bouchon **3** et en insérant le liquide freins (IP DOT 4) jusqu'au niveau de référence indiqué sur le témoin **D**.

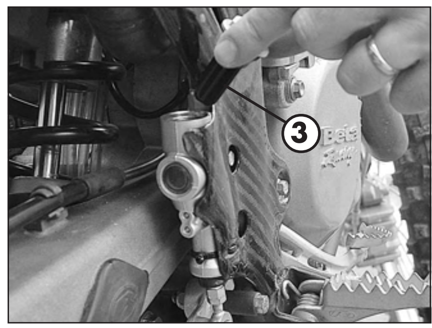
ATTENTION:
Il est recommandé de continuer à utiliser le liquide freins DOT 4. Si l'utilisateur ne dispose pas de ce liquide, employer DOT 5.1. N'utiliser en aucun cas le liquide pour frein DOT 5. Il s'agit d'un liquide à base d'huile de silicone, couleur pourpre, qui demande l'emploi de joints et de tuyaux spéciaux.

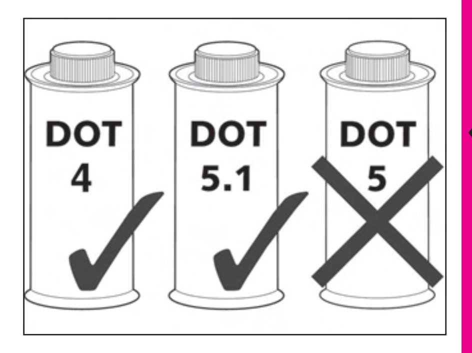
ATTENTION:
Le liquide freins est hautement corrosif, ne laisser tomber aucune goutte sur les parties peintes du véhicule.

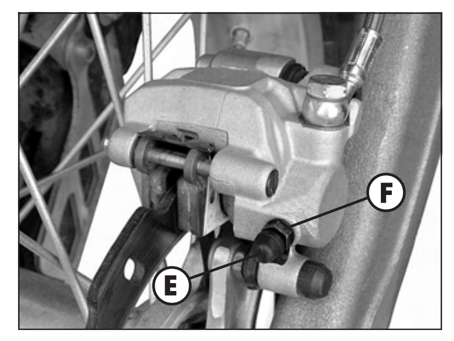
VIDANGE DU FREIN ARRIERE

Pour la purge de l'air du circuit du frein arrière, procéder ainsi:
- Retirer le cabochon en caoutchouc **E** de la valve **F**.
- Dévisser le bouchon à vis du bac huile.
- Enfiler l'extrémité d'un tuyau dans la valve **F** et l'autre dans un récipient.
- Dévisser la vis **F** (avec levier tiré) et pomper avec la pédale du frein jusqu'à ce que l'huile ne sorte en continue, sans aucun vide d'air; pendant cette opération ne pas relâcher totalement la pédale, remplir à niveau continuellement le bac de la pompe du frein pour compenser l'huile écoulée.
- Serrer la valve, retirer le tuyau.
- Remettre le cabochon.
- Remonter le bouchon à vis sur la pompe du frein.





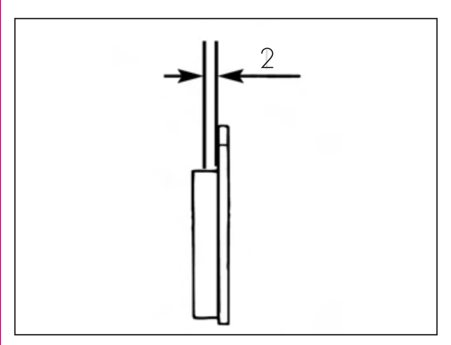






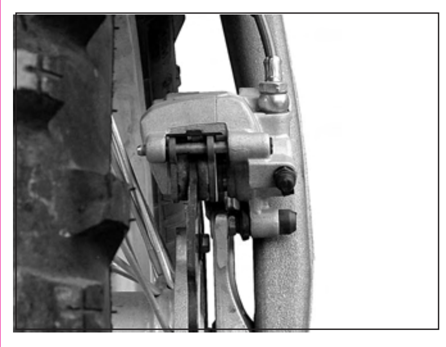
CONTROLE DES PASTILLES DU FREIN AVANT

Pour vérifier l'état d'usure du frein avant, il suffit d'analyser la pince d'en bas, où il est possible d'entrevoir les bouts des deux pastilles qui devront présenter une épaisseur d'au moins 2 mm de garniture. Si la couche devait être inférieure, procéder immédiatement au remplacement.



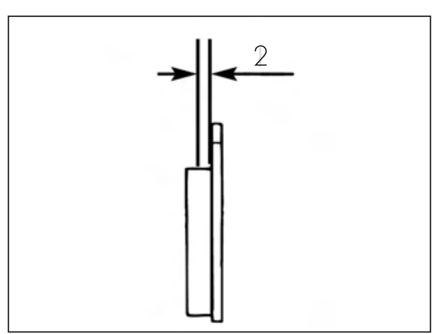
Remarque:
Effectuer le contrôle en respectant les délais indiqués sur le tableau à la page 210.

ATTENTION:
Le remplacement tardif des pastilles peut impliquer une diminution importante de l'effet de freinage et la dégradation du disque du frein.



CONTROLE DES PASTILLES DU FREIN ARRIERE

Pour vérifier l'état d'usure du frein arrière, il suffit d'analyser la pince du coté arrière, où il est possible d'entrevoir les bouts des deux pastilles qui devront présenter une épaisseur d'au moins 2 mm de garniture. Si la couche devait être inférieure, procéder immédiatement au remplacement.

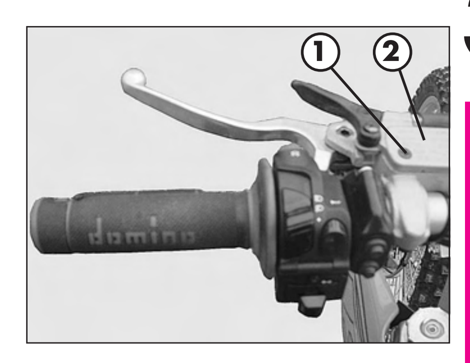


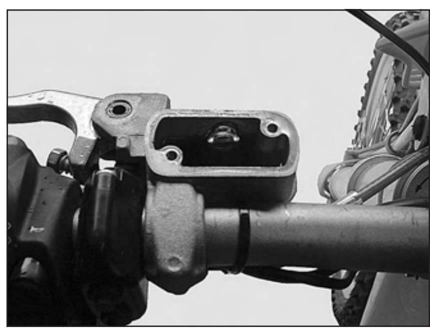
Remarque:
Effectuer le contrôle en respectant les délais indiqués sur le tableau à la page 210.

ATTENTION:
Le remplacement tardif des pastilles peut impliquer une diminution importante de l'effet de freinage et la dégradation du disque du frein.

CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

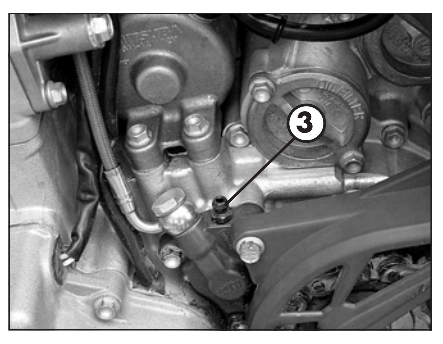
Pour le contrôle du niveau de l'huile de la pompe de l'embrayage, il est nécessaire d'enlever le couvercle **2**. Enlever les deux vis **1** et enlever le couvercle **2**, ainsi que le soufflet en caoutchouc.
Avec la pompe de l'embrayage en position horizontale le niveau de l'huile devrait être 4 mm au-dessous du bord supérieur.
En l'occurrence, rembouger avec de l'huile hydraulique "ARAL VITAM LS", disponible auprès de votre concessionnaire BETAMOTOR.

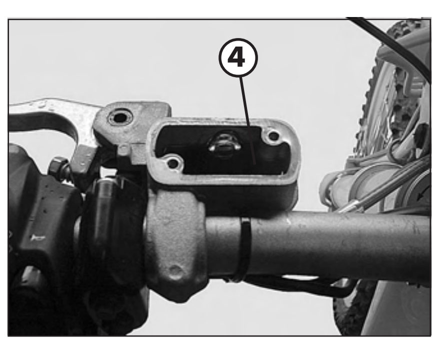


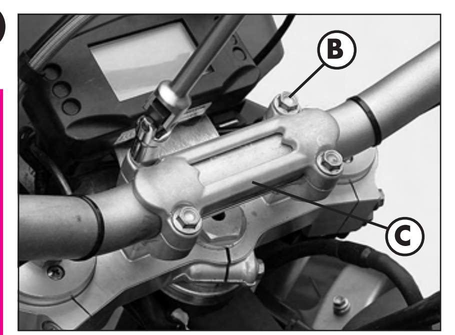


VIDANGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

Pour la vidange, il est nécessaire d'enlever le couvercle de la pompe de commande de l'embrayage. A cet effet, enlever les deux vis **1** et enlever le couvercle **2,** ainsi que le soufflet en caoutchouc. Enlever la vanne d'échappement au cylindre de la pompe de l'embrayage **3** et remplacer par la seringue de vidange rempliée d'huile hydraulique SAE 10. Injecter l'huile jusqu'à ce qu'elle ne déborde sans petites bulles de l'orifice **4** de la pompe d'embrayage. Faire attention à ce que l'huile ne déborde pas. La seringue de vidange est disponible chez les vendeurs BETAMOTOR. A la fin de la procédure de vidange, contrôler le niveau de l'huile dans le cylindre de contrôle de l'embrayage. Si nécessaire, remplir à niveau avec de l'huile hydraulique "ARAL VITAM LS", disponible chez votre concessionnaire BETAMOTOR.



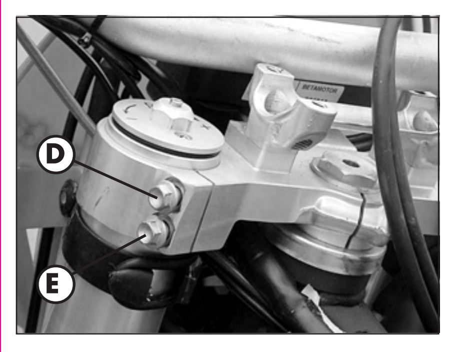


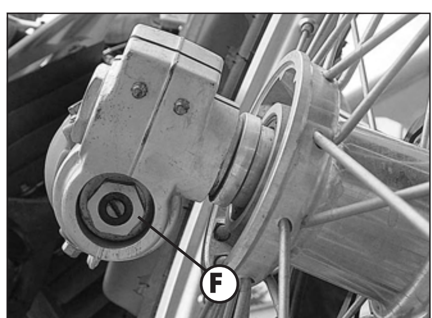


HUILE DE FOURCHE

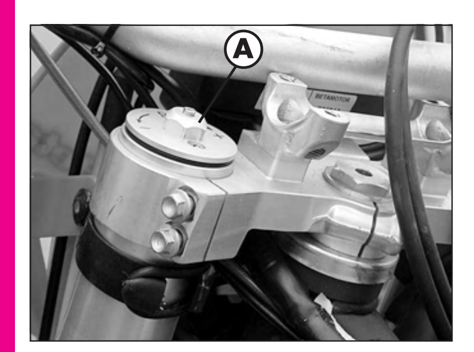
Tube droit /gauche
La description relative au renouvellement de l'huile des fourches est simplement à titre d'information.
Il est en effet conseillé de s'adresser à un garage agréé BETAMOTOR pour effectuer cette opération.
Pour le remplacement, procéder de la manière suivante:

- Enlever le guidon, en dévissant les quatre vis **B** de fixation du boulon à crochet **C**.
- Desserrer les vis **D** et **E** de fixation de la tige.





- Enlever le bouchon inférieur **F** et le bouchon supérieur **A** (faire attention au ressort).
- Attendre l'écoulement total de l'huile du tube.
- Revisser le bouchon inférieur **F** de la fourche.



- Verser l'huile indiquée au tableau à page 181.
- Revisser le bouchon supérieur **A**.
- Serrer en séquence d'abord la vis **D**, puis la vis **E**, puis à nouveau la vis **D**.

FILTRE DE L'AIR

Un filtre de l'air sale compromet le passage de l'air, réduit la puissance du moteur et augmente la consommation de carburant. Pour ces raisons, l'entretien du filtre de l'air doit être effectué régulièrement.

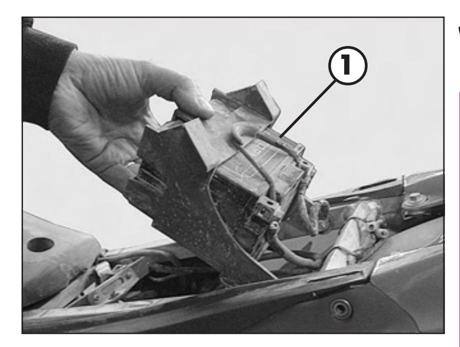
Pour accéder au filtre, il faut:
- Enlever le siège
- Soulever et tourner la batterie **1** (voir image)
- Décrocher la plaque de fixation du filtre **2**
- Extraire le filtre de l'air **3**
- Laver soigneusement le filtre avec de l'eau et du savon, ou bien avec un détergent approprié.
- Le sécher.
- L'humecter d'huile pour filtre, en éliminant l'excédent de manière à ce qu'il ne goutte pas.

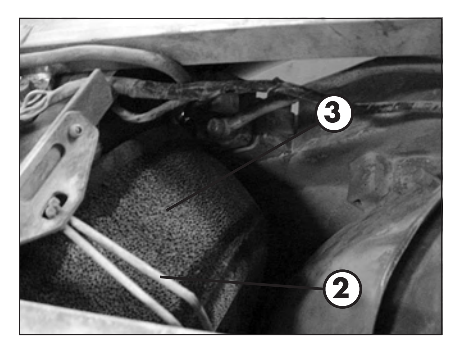
ATTENTION:
Ne pas nettoyer le filtre dans la mousse avec de l'essence ou du pétrole qui pourraient le corroder.
Ne mettre jamais en marche la moto sans filtre de l'air. L'infiltration de poussière et de saletés peut provoquer des dommages ainsi qu'une usure précoce.

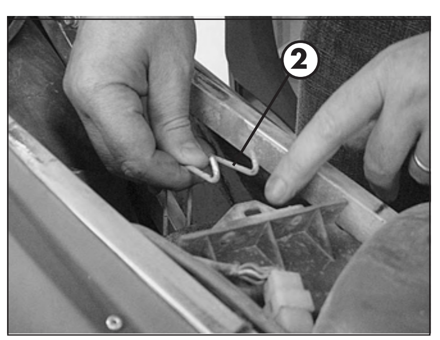
- Si nécessaire, nettoyer également l'intérieur du boîtier.
- Remonter en prêtant attention à la correcte fermeture hermétique du joint en caoutchouc.
- Raccrocher la plaque de fixation du filtre **2**

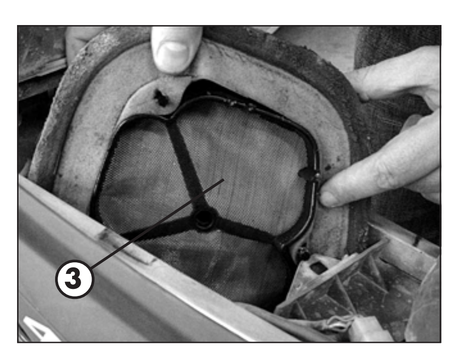
ATTENTION:
Après chaque intervention, contrôler qu'aucun objet n'est resté à l'intérieur du boîtier.

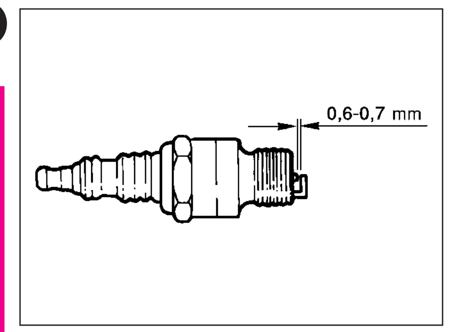
Nettoyer le filtre toutes les fois que le véhicule est utilisé en tout-terrain.











BOUGIE

Une bougie en bon état contribue à la diminution de la consommation et au parfait fonctionnement du moteur. Il est préférable de retirer la bougie lorsque le moteur est en température (évidemment coupé) car les dépôts de calamine et la coloration de l'isolant fournissent des indications importantes sur la carburation, sur la lubrification et sur l'état général du moteur

Note:
Bougie noire: carburation "graisse"
Bougie noisette: carburation correcte
Bougie blanche: carburation "maigre"

Cette opération doit être effectuée avec beaucoup d'attention pour éviter des brûlures graves aux mains. Utiliser des gants de protection.

Pour ce contrôle, il suffit d'enlever la cosse et de dévisser la bougie à l'aide de la clé fournie.
Nettoyer soigneusement les électrodes en utilisant une brosse métallique. Souffler la bougie à l'air comprimé pour éviter que les résidus éventuels puissent pénétrer dans le moteur.

Mesurer l'écartement des électrodes avec un calibre d'épaisseur, il doit être de 0,6 - 0,7 mm, dans le cas où il ne corresponde pas à cette valeur, il est possible de corriger en pliant l'électrode de masse.

Vérifier qu'il n'y a pas de fissures sur l'isolant ou d'électrodes corrodées, dans ces cas, il faut la remplacer immédiatement.

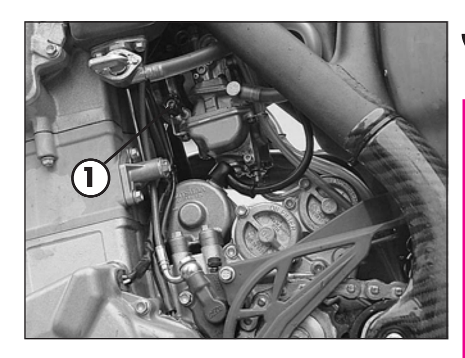
Effectuer le contrôle en respectant les indications du tableau à page 210.

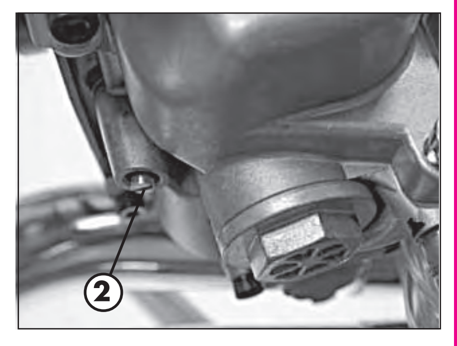
Lubrifier le filetage de la bougie et (moteur à froid), la visser à la main jusqu'à la butée puis la bloquer avec la clé.

Nota:
- Il est recommandé d'utiliser toujours des bougies NGK DCPR 8 E.

CARBURATEUR - REGLAGE DU MINIMUM

Le réglage du minimum influence d'une manière importante le démarrage du moteur. Un moteur avec un minimum réglé correctement connaîtra un démarrage plus facile par rapport à un moteur ayant un réglage incorrect du minimum.
Le minimum est réglé à travers la roulette de réglage **1** et la vis de réglage mélange **2**. La roulette de réglage règle la position de base de la vanne du gaz. La vis de réglage mélange, règle la mélange pour le minimum, qui atteint le moteur, par le système pour le minimum. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, la quantité de carburant diminue (mélange maigre), en tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre la quantité de carburant augmente (mélange grasse).





Pour régler correctement le fonctionnement au minimum, suivre les indications ci-après:

- Visser la vis de réglage mélange **2** jusqu'à son arrêt et régler celle-ci jusqu'à obtenir le réglage de base prévu par BETAMOTOR (voir données techniques, page 172).

- Réchauffer le moteur

- Avec la roulette de réglage **1,** régler le nombre de tours du minimum normal (1400 - 1500/min.)

- Tourner lentement la vis de réglage du mélange **2** dans le sens des aguilles d'une montre jusqu'à ce que le nombre de tours du minimum ne commence à diminuer. Retenir cette position et tourner doucement la vis de réglage du mélange dans le sens contraire des aguilles d'une montre, jusqu'à ce que le nombre de tours ne diminue à nouveau. Régler le point entre ces deux positions où le nombre de tours du minimum est plus élevé. Au cas où une augmentation importante du nombre de tours devrait se produire, réduire le nombre de tours pour le niveau normal et répéter la procédure précédente. Ceux qui font une utilisation plutôt sportive de la moto, régleront un mélange plus maigre environ 1/4 de tour (dans le sens des aguilles d'une montre) par rapport à cette valeur idéale, car son moteur est réchauffé davantage.

NOTE:
Si en suivant les indications susmentionnées aucun résultat satisfaisant ne devait être atteint, la cause peut être liée à un jet du minimum ayant des dimensions inappropriées.

a) Si la vis de réglage du mélange est vissée jusqu'au bout sans enregistrer des variations dans le nombre de tours du minimum, il sera nécessaire de monter un jet du minimum de dimensions inférieures.
b) le moteur s'éteint lorsque la vis de réglage du mélange est encore ouverte de deux tours, il faudra monter un jet du minimum de dimensions supérieures. Certes, après avoir remplacé le jet, il sera opportun de recommencer le réglage dès le début.

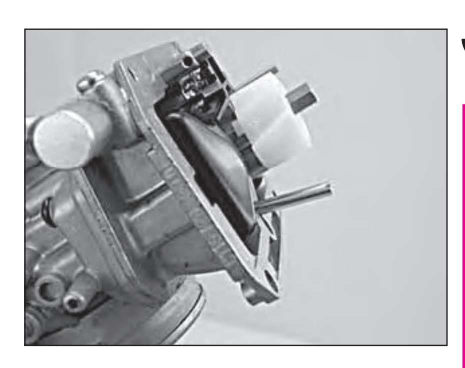
- Régler le nombre de tours du minimum désiré ave la roulette de réglage.

- En cas de variations importantes de la température extérieure et de l'altitude de marche, régler à nouveau le minimum.

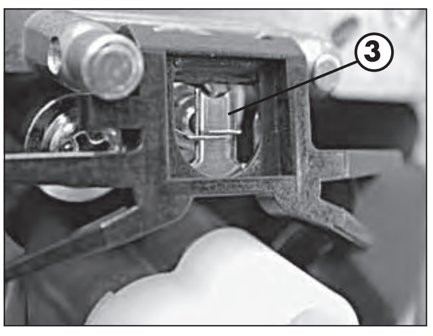
INDICATIONS DE BASE CONCERNANT L'USURE DU CARBURATEUR

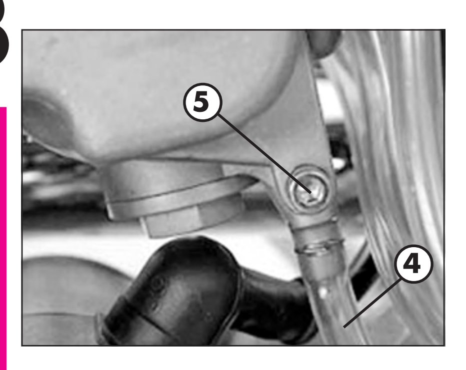
La vanne du gaz, l'aiguille conique et le jet en pointe d'aiguille sont soumis à une usure élevée, à cause de la vibration du moteur.
Par conséquent, des disfonctionnements peuvent se produire au niveau du carburateur (ex. enrichissement du mélange).

CONTROLE DU NIVEAU DU FLOTTEUR
(hauteur du flotteur)



Démonter le carburateur et enlever le bac. Maintenir une position inclinée pour le carburateur, de manière à ce que le flotteur s'appuie sur la vanne en pointe d'aiguille du flotteur sans l'écraser.
Dans cette position le coin du flotteur devrait être parallèle à la superficie d'emboîtement du bac du carburateur (voir image).
Si la hauteur du flotteur ne correspond pas à la valeur nominale, contrôler la vanne en pointe d'aiguille du flotteur et, le cas échéant, remplacer celle-ci.
Si la vanne en pointe d'aiguille du flotteur est en position correcte, la hauteur du flotteur peut être réglée, en pliant le levier du flotteur **3**.
Monter le bac du carburateur, monter le carburateur et régler le minimum.

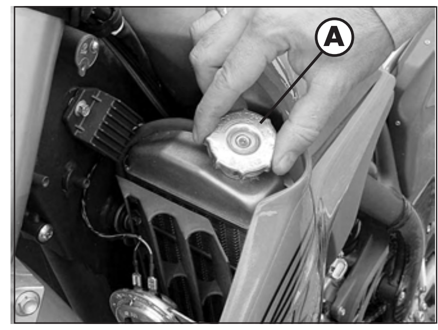




VIDAGE DU BAC CARBURATEUR

Au cas où un vidage du bac du carburateur serait nécessaire, procéder selon les indications fournies. Effectuer cette opération à moteur froid. Fermer le robinet du carburant et mettre le tuyau **4** dans un récipient pour recueillir le carburant qu'y écoule. Ouvrir la vanne de décharge **5** pour décharger le carburant. Refermer la vanne de décharge, ouvrir le robinet du carburant et contrôler la fermeture du système.

ATTENTION:
Le carburant est facilement inflammable et toxique. Manier donc le carburant avec précaution. N'effectuer jamais des travaux sur le système carburant à proximité de sources de chaleur et de flammes libres. Faire toujours refroidir avant le moteur. Nettoyer les excédents éventuels a l'aide d'un chiffon propre. Les matériels empreignes de carburant sont aussi facilement inflammables. En cas d'ingestion ou de contact avec les parties sensibles du corps, consulter immédiatement un médecin. Procéder à un traitement approprié.



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Le contrôle du niveau doit être effectué à moteur froid, selon les indications suivantes:

- Dévisser le bouchon **A** et contrôler visuellement le niveau du liquide. Lorsque le moteur est froid, le liquide doit couvrir pour environ 10 mm les lamelles du radiateur.
- Si le niveau ne couvre pas les lamelles du radiateur, ajouter du liquide (ver le tableau page 181).

La capacité du circuit est affichée dans le tableau à la page 171.

ATTENTION:
Ne dévisser jamais le bouchon de charge du radiateur à moteur chaud, afin d'éviter des brûlures.

DEMONTAGE DES PLASTIQUES

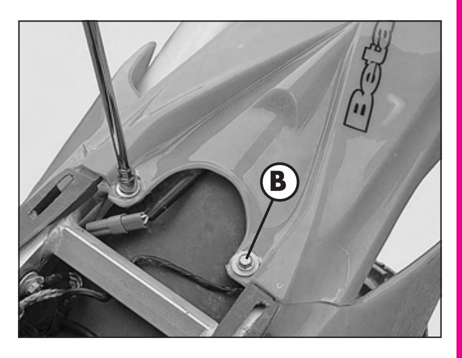
Pour effectuer en toute commodité, les contrôles ou les interventions dans certaines zones du véhicule, il est indispensable de démonter les parties qui composent la carrosserie de la manière suivante:

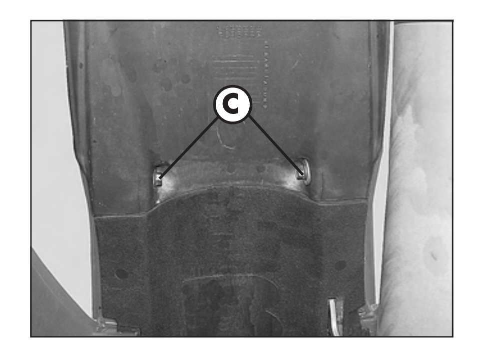


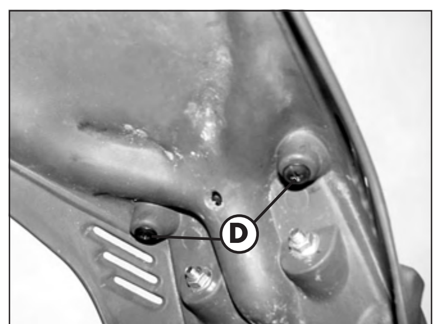
Démontage du siège
Enlever les deux vis de fixation **A** (une par côté), soulever le siège comme affiché dans l'image et glisser celle-ci vers la partie arrière.

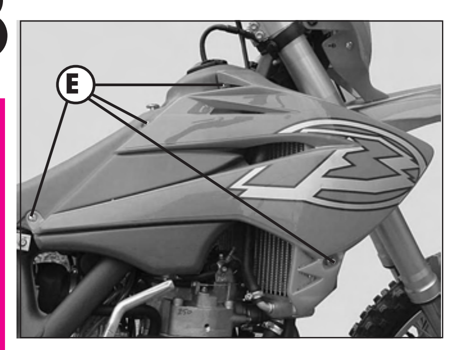


Démontage du pare-boue arrière
Enlever les deux vis de fixation **B** et ensuite les deux vis **C** et **D**, située au-dessous du pare-boue arrière.

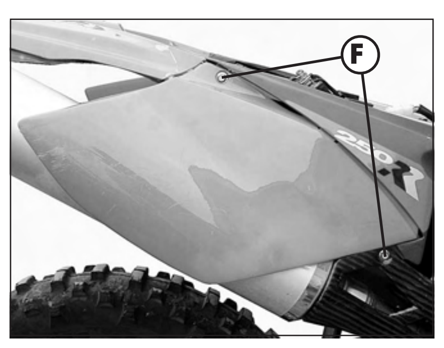




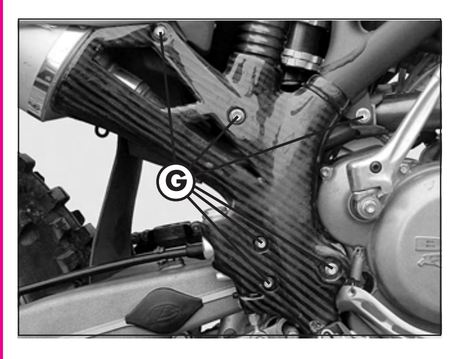




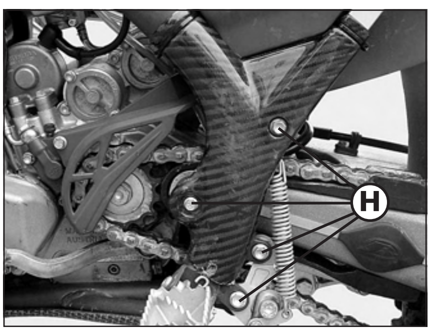
Démontage des panneaux carrosserie avant
Dévisser les huit vis **E** de fixation (quatre par côté) et enlever les panneaux carrosserie avant.



Démontage des panneaux carrosserie arrière
Dévisser les quatre vis de fixation **F** (deux par côté) et enlever les panneaux de carrosserie arrière. La vis supérieure bloque le panneau arrière et le siège.

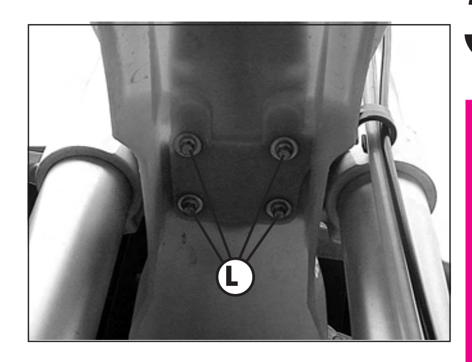


Démontage du pare-choc latéral droit
Dévisser les six vis de fixation **G**, enlever la ceinture en plastique et ôter, le cas échéant, le pare-choc latéral droit.

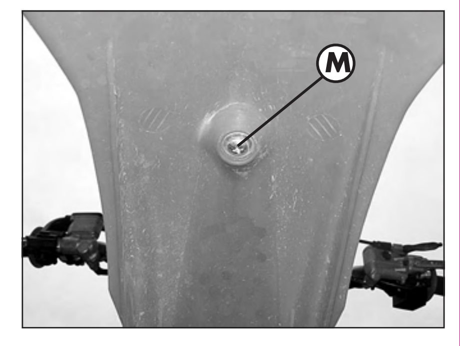


Démontage du pare-choc latéral gauche
Dévisser les quatre vis de fixation **H**, enlever les deux ceintures en plastique et ôter, le cas échéant, le pare-choc latéral gauche.

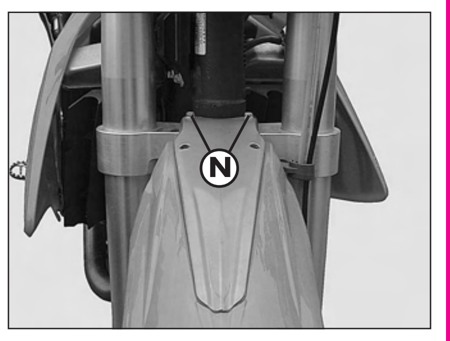
Démontage du pare-boue avant
Enlever les quatre vis **L** situées au-dessous du pare-boue avant.



Enlever la vis **M** (située toujours au-dessous du pare-boue) de fixation de renfort du pare-boue.

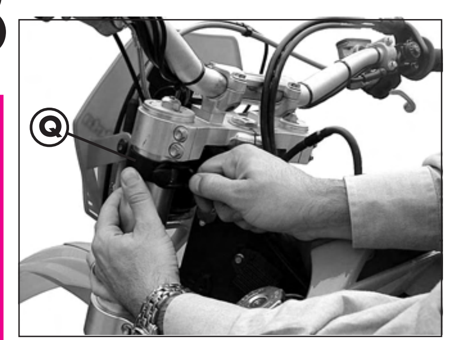


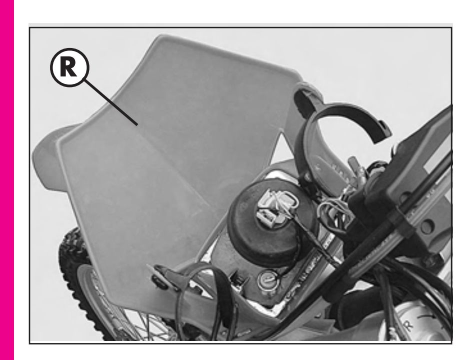
Enlever enfin, les deux vis de fixation **N** du renfort du pare-boue, situé au-dessus du renfort-même.



Démontage des couvertures des fourches
Dévisser les huit vis de fixation **P** (cinq sur un coté gauche, trois sur le coté droit) et enlever les couvertures des fourches.







Démontage du volet du groupe optique avant
Décrocher les deux élastiques **Q** comme indiqué dans l'image, extraire le groupe optique avant et enlever le volet **R**.

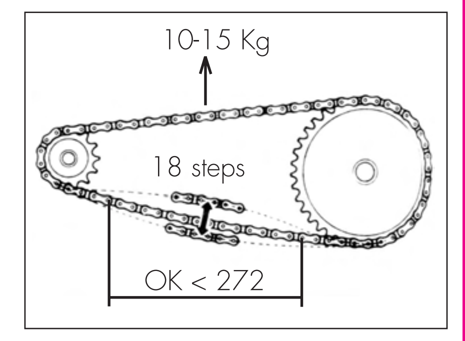
ENTRETIEN DE LA CHAINE

La durée de la chaîne dépend surtout de son entretien. Des chaînes sans X-ring doivent être nettoyées régulièrement dans le pétrole et immergées ensuite dans l'huile chaude pour chaînes ou bien traitées avec un spray spécifique.
L'entretien de la chaîne avec X-ring est réduit au minimum. La meilleure méthode de nettoyage est l'utilisation d'eau en abondance. N'utiliser jamais des brosses ou des dissolvants pour nettoyer la chaîne. Lorsqu'elle est sèche, il est possible d'utiliser un spray spécifique pour chaînes avec X-ring.

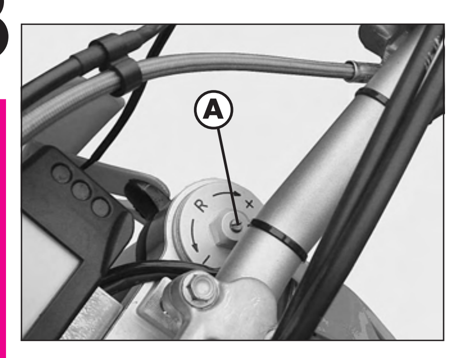
Le lubrifiant ne doit atteindre en aucun cas ni le pneu arrière ni le disque du frein, autrement l'adhérence du pneu au sol et l'action du frein arrière seraient réduites de manière importante et le contrôle de la moto pourrait être perdu avec facilité.

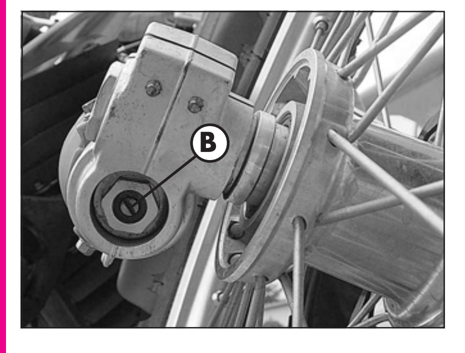
USURE DE LA CHAINE

Pour contrôler l'état d'usure de la chaîne, suivre attentivement les instructions suivantes:
Positionner le levier de vitesses en position neutre, tirer la branche supérieure de la chaîne vers le haut avec une force de 10 - 15 Kg (voir l'image). A ce point, mesurer la distance de 18 pas sur la branche inférieure de la chaîne. Lorsque la quantité relevée est ≥ 272 mm, il est conseillé de remplacer la chaîne. Les chaînes ne s'usent pas toujours de manière uniforme, pour cette raison, il faut répéter la mensuration sur plusieurs points de la chaîne.



Lorsqu'une chaîne neuve est montée, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne. Des chaînes neuves s'usent plus rapidement sur des pignons vieux et usés. En cas de remplacement, régler la tension tel qu'il est décrit à la page 217.





SUSPENSIONS

FOURCHE

REGLAGE DU FREIN EN EXTENSION

Le groupe du frein hydraulique en extension détermine la conduite lors de l'extension de la fourche et peut être réglé par la vis **A**. En tournant dans le sens des aguilles d'une montre (vers le +) l'action du frein en extension augmente, tandis qu'en tournant dans le sens contraire des aguilles d'une montre (vers le -) l'action du frein en extension diminue.

Réglage standard:
10 déclenchements de la position, tout fermé

REGLAGE DU FREIN EN COMPRESSION

Le groupe du frein hydraulique en compression détermine la conduite lors de compression de la fourche et peut être réglé par la vis **B** sur l'extrémité inférieure des leggings des fourche. En tournant dans le sens des aguilles d'une montre, l'action du frein en compression augment, tandis qu'en tournant dans le sens contraire des aguilles d'une montre l'action du frein en compression diminue.

Réglage standard:
18 déclenchements de la position, tout fermé

AMORTISSEURS

REGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE EN COMPRESSION (grandes et petites vitesses)

L'amortisseur offre la possibilité d'un double réglage pour les grandes et les petites vitesses.
Pour les petites vitesses, il est fait référence au frein de l'amortisseur en compression et non pas à la vitesse de la moto.
Le réglage pour la petite vitesse se traduit dans une compression lente, et vice-versa, le réglage pour grandes vitesses dans une compression rapide.



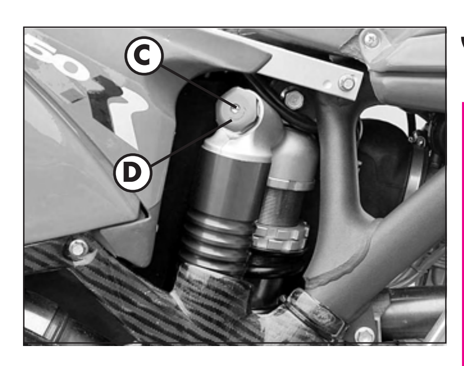
Réglage pour petite vitesse :
- Relâcher la vis **C** à l'aide d'un tourne-vis, dans le sens des aguilles d'une montre pour diminuer le frein hydraulique en compression.

Réglage standard:
Vis totalement ouverte 21/21 déclenchements

Réglage pour grandes vitesses:
- Tourner la poignée **D** dans le sens contraire des aguilles d'une montre pour diminuer le frein en compression.

Réglage standard:
poignée totalement ouverte 24/24 déclenchements

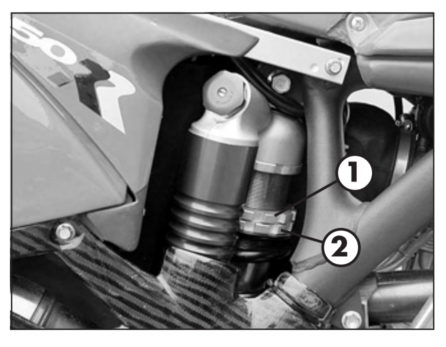
ATTENTION:
De la position standard, en tournant la poignée dans le sens contraire des aguilles d'une montre, (en fermeture), la vis centrale aura un mouvement solidaire et tournera donc avec la poignée. Cette situation est normale, la vis sera toutefois dans une position d'ouverture totale.



REGLAGE PRE-CHARGEMENT DU RESSORT

Pour régler le pré-chargement du ressort, suivre les instructions suivantes:
Relâcher la contre-embout **1**, tourner l'embout **2** dans le sens des aguilles d'une montre pour augmenter le pré-chargement du ressort (donc de l'amortisseur), tourner dans le sens contraire des aguilles d'une montre afin de diminuer le pré-chargement du ressort. Une fois le pré-chargement obtenu, amener le contre-embout de serrage **1** en butée sur l'embout de réglage **2**.

Pré-chargement du ressort: 260 mm

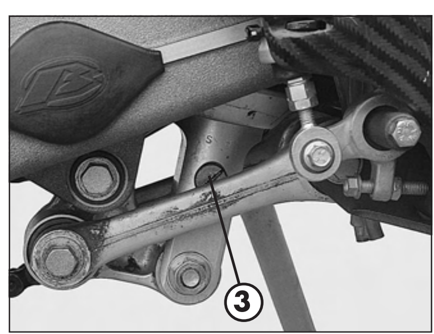


REGLAGE DU FREIN HYDRAULIQUE EN EXTENSION

Pour le réglage du frein hydraulique en extension, agir sur la vis **3**.

Le freinage diminue en tournant la vis dans un sens contraire des aguilles d'une montre (dévisser).

Réglage standard:
24 déclenchements de la position, tout fermé





RECHARGE DE LA BATTERIE

Démonter la batterie et déterminer l'état de charge. Vérifier avec tester à circuit ouvert (10-12 après la mise en fonction) que la tension dépasse 12,6 V. La recharge est conseillée au-dessous de cette valeur.
Recharger la batterie en suivant, selon l'appareil dont vous disposez, une des deux procédures décrites ci-après:

- tension constante de 14,4÷15 V pendant ~12 heures, vérifier ensuite la tension après de 10÷12 heures de la fin de la recharge, comme décrit auparavant.
- Courant constant: recharger la batterie à 0,5/0,8 A, jusqu'à ce que la tension entre les pôles ne soit stabilisée à ~14,5 V.

ATTENTION:
Dans la batterie hermétique, ne pas enlever le bouchon de fermeture hermétique et n'ajouter aucun liquide.

ATTENTION:
Pour la recharge connecter avant la batterie au chargeur-batterie et allumer ensuite le chargeur-batterie.
Si la recharge est effectuée dans des milieux fermés, il est conseillé d'aérer abondamment les pièces. En effet, pendant la recharge, la batterie produit des gaz explosifs.

NETTOYAGE DU VÉHICULE ET CONTRÔLES

Pour ramollir la saleté et la boue accumulées sur les peintures, utiliser un jet d'eau. Une fois ramollis, la boue et la saleté doivent être enlevées avec une éponge douce pour carrosserie imprégnée de beaucoup d'eau et shampooing (2-4% de shampooing dans l'eau). Rincer ensuite abondamment à l'eau et essuyer avec un jet d'air comprimée et un linge ou une peau de chamois. Pour l'extérieur du moteur, utiliser du pétrole avec pinceaux et chiffons propres. Le pétrole est nocif pour les peintures. Il est rappelé que le lustrage éventuel avec des cires au silicone doit toujours être précédé d'un lavage.


Les détergents polluent les eaux. Aussi, le lavage du véhicule doit s'effectuer dans un endroit équipé pour la récupération et l'épuration des liquides de lavage.


Le lavage ne doit jamais avoir lieu au soleil, en particulier l'été lorsque la carrosserie est encore chaude et que le shampooing sèche avant le rinçage pouvant provoquer des dommages à la peinture. Ne jamais utiliser de chiffon imprégnés d'essence ou de mazout pour le lavage des peintures ou des plastiques car il perdent leur brillant et les caractéristiques mécaniques des matériaux se détériorent.

CONTRÔLES APRÈS LE NETTOYAGE

Après le nettoyage de la moto, il est préférable de:

- Nettoyer le filtre à air (procéder comme décrit à page 195)
- Démonter la cuve du carburateur desserrant la vis de déchargement du carburant (procéder comme décrit à page 200) pour contrôler la présence d'eau éventuelle
- Graisser la chaîne.

ENTRETIEN PROGRAMMÉ

Composant \ Intervalle	heures (h) / carburant (litres)	3 / 20	aprés/tous 15 / 100
Filtre à air (aprés l'utilisation en tout-terrain)		P	P
Soupapes		I	I
Bougie (remplacer tous les 30 heures)		-	I
Régime du ralenti		I	I
Jeu au câble d'accélérateur		I	I
Embrayage		I	I
Huile moteur		S	S
Filtre à huile moteur		S	S
Filtre à résille huile moteur		P	P
Boulons tuyau d'échappement		-	T
Frein		I	I
Tubazioni freni (remplacer tous les 4 ans)		I	I
Liquide de frein (remplacer tous les 2 ans)		I	I
Pneumatique		-	I
Direction		I	I
Fourche		-	I
Suspension arrière		-	I
Boulons / écrous et tube huil		T	T
Tension de la chaîne		I	I

I = Inspection et réglage, propreté, lubrification ou remplacement selon nécessités
P = Nettoyage
S = Remplacement
T = Serrage

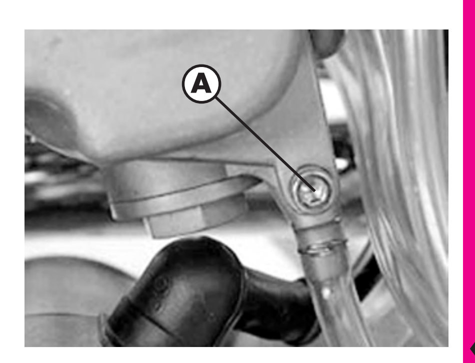
AVERTISSEMENT:
En cas d'intervention à effectuer sur la moto, s'adresser au réseau d'Assistance Agréé Betamotor.

LONGUE INACTIVITÉ DU VÉHICULE

En prévision d'une longue période d'inactivité du véhicule, par exemple durant la saison d'hiver, il est nécessaire de prendre quelques mesures simples qui garantissent un bon maintien.

- Effectuer un nettoyage soigné de toutes les parties du véhicule;
- Réduire la pression des pneumatiques d'environ 30% en les maintenant si possible soulevés du sol.
- Retirer la bougie et verser dans l'orifice quelques gouttes d'huile moteur. Faire tourner le moteur de quelques tours avec le levier de kick (si prévu), revisser la bougie.
- Couvrir d'un voile d'huile ou de silicone spray, les parties non peintes, à l'exception des parties en caoutchouc et des freins.
- Enlever la batterie et la garder celle-ci dans un milieu sec, en la rechargeant tous les 15 jours.
- Couvrir le véhicule avec une bâche pour la poussière.

- Vidanger la cuve du carburateur en agissant sur la vis **A**. Le carburant chassé de la cuve dans un tuyau prévu à cet effet, doit être récupéré dans un récipient et versé dans le réservoir sans le disperser dans l'environnement.
- Serrer la vis.



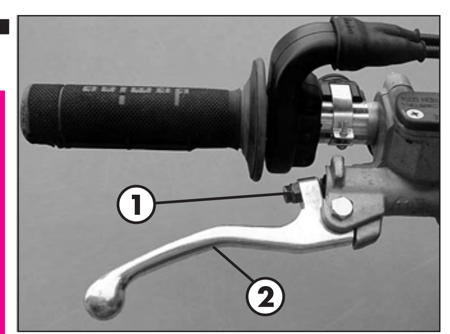
APRÈS UNE LONGUE PÉRIODE D'INACTIVITÉ

- Remettre la batterie en place.
- Rétablir la pression des pneus.
- Contrôler le serrage de toutes les vis ayant une certaine importance du point de vue mécanique.

Nota:
Le contrôle du serrage des vis doit être renouvelé régulièrement.

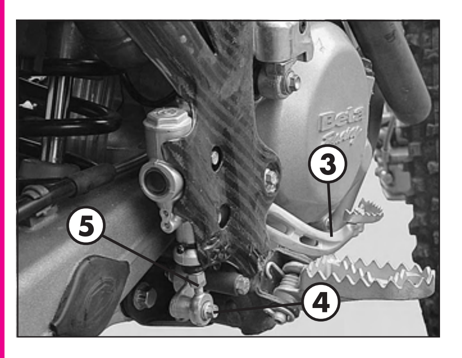
- Effectuer le premier démarrage avec le kick-starter

CHAP. 4 RÉGLAGES



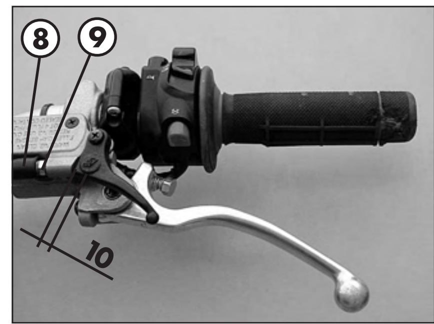
REGLAGE DE LA POSITION DE BASE DU LEVIER DU FREIN AVANT

La position du levier du frein **2** peut être réglée en intervenant sur la vis de réglage **1**.



MODIFICATION DE LA POSITION DE BASE DE LA PEDALE DU FREIN

La position de base de la pédale du frein **3** peut être modifiée en tournant la vis d'arrêt **4**. Régler ensuite la parcours à vide de la pédale, en agissant sur la barre de commande pompe **5**.



REGLAGE DE LA COMMANDE A CABLE FLEXIBLE DU LEVIER DU DECOMPRESSEUR

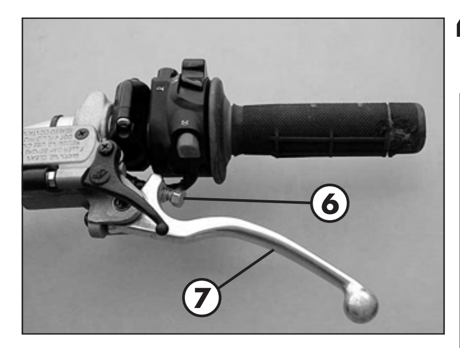
Démarrer le moteur et, au minimum, tirer lentement le levier du décompresseur jusqu'à percevoir la frappe du balancier. La parcours à vide jusqu'à la frappe devrait correspondre à environ 10 mm, mesuré à l'extrémité du levier. Le cas échéant, corriger le parcours à vide.
Pour le réglage pousser vers l'arrière le capuchon de protection **8**, relâcher le contre-écrou d'arrêt et régler de manière à faire correspondre la vis de réglage **9**. Serrer le contre-écrou d'arrêt et réinsérer le capuchon de protection.

L'absence d'une course à vide au levier de décompression pourrait endommager le moteur.



REGLAGE DE LA POSITION DE BASE DU LEVIER DE L'EMBRAYAGE

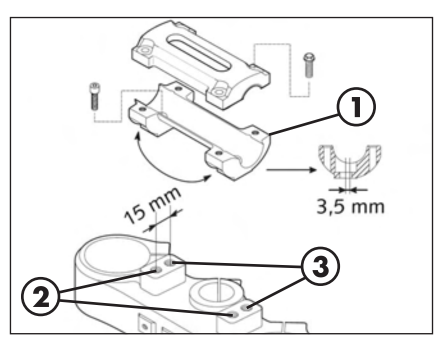
Le parcours à vide du levier de l'embrayage **7** peut être réglée en agissant sur la vis de réglage **6**.

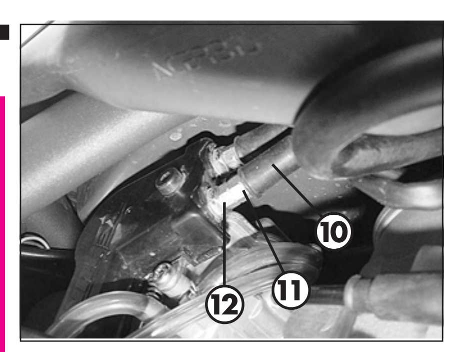


REGLAGE DU GUIDON

La position du guidon peut être réglée sur quatre positions.
Le boulon à crochet inférieur **1** peut être positionné respectivement sur les orifices **2** et **3** et peut être monté en tournant de 180°, de manière à obtenir quatre réglages différents, selon les besoins de conduite du pilote .

Note:
Les quatre positions permettent de déplacer l'axe du guidon par rapport à l'axe vertical de la direction.





REGLAGE DE LA COMMANDE A CABLE FLEXIBLE DU GAZ

La commande du gaz doit avoir toujours un jeu de 3-5 mm. En outre, en phase de marche, le nombre de tours du minimum ne doit pas varier en braquant à droite ou à gauche jusqu'à l'arrêt. Pousser vers l'arrière le capuchon de protection **10**. Desserrer le contre-écrou d'arrêt **11** et tourner correctement la vis de réglage **12**. En tournant dans le sens contraire des aguilles d'une montre le parcours à vide diminue, tandis qu'elle augmente en la tournant dans le sens des aguilles d'une montre. Serrer le contre-écrou d'arrêt et contrôler le mouvement de la poignée de commande du gaz.

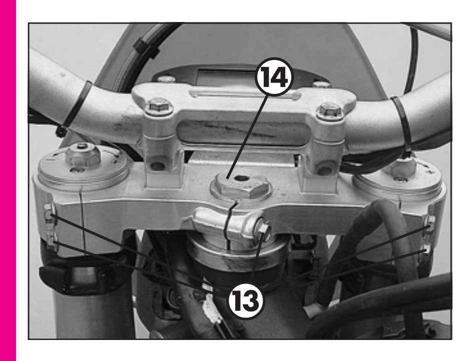


CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU JEU A LA DIRECTION

Vérifier périodiquement le jeu à la direction en faisant jouer la fourche en avant et en arrière comme le montre la figure. En cas de jeu, procéder au réglage en opérant de la manière suivante:

- Dévisser les 5 vis **13**.
- Extraire le guidon, en prêtant une attention particulière aux boulons à crochet.
- Desserrer l'écrou **14**
- Compenser le jeu en intervenant sur l'écrou à créneau

Pour le blocage, procéder de manière inverse.



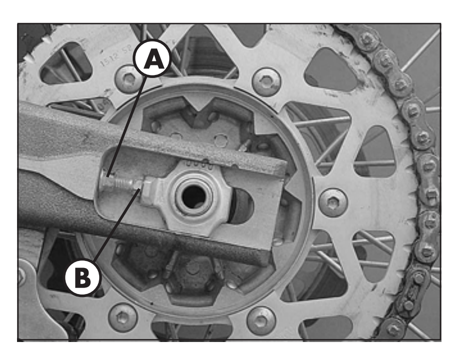
Note:
Un réglage correct en plus de ne pas laisser de jeu, ne doit pas provoquer de durcissement ou de points durs à la rotation du guidon. Vérifier le sens de montage des cavaliers qui peut modifier l'assise du guidon.

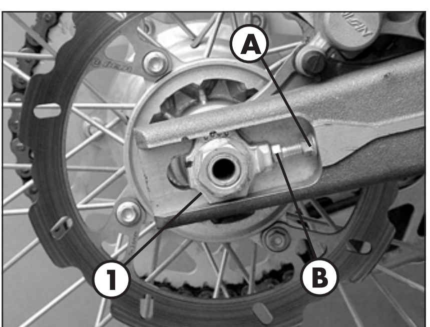
TENSION DE LA CHAÎNE

Pour une plus longue durée de la chaîne de transmission, il est préférable de contrôler fréquemment sa tension.
Toujours la maintenir propre et lubrifiée.
Si la flèche de la chaîne dépasse 20 mm, il faut la tendre.

20 mm

- Dévisser l'écrou **1** de l'axe de la roue
- Dévisser les contre-écrous **A** sur les deux bras de la fourche
- Agir sur la vis de réglage **B** sur les deux côtés jusqu'à atteindre la tension de la chaîne souhaitée
- Serrer les contre-écrous **A** sur les deux bras de la fourche
- Serrer l'écrou **1**.

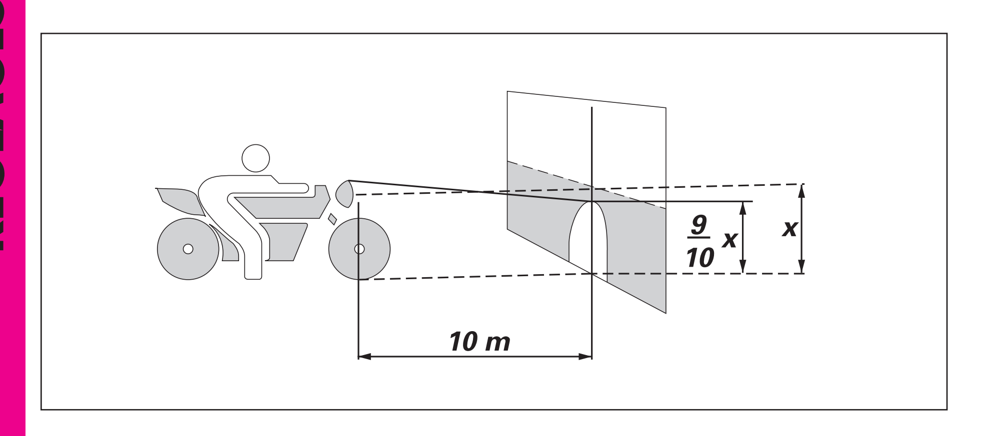






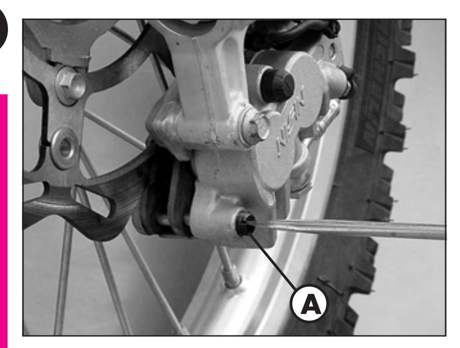
FAISCEAU LUMINEUX

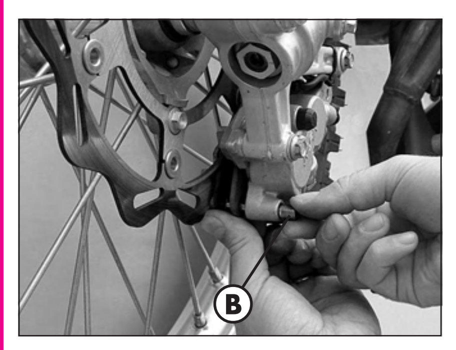
- Le réglage du vaisseau lumineux est effectué manuellement, en intervenant sur les vis de fixation du projecteur sur le volet.
- L'orientation du faisceau lumineux doit être vérifiée fréquemment. Le réglage est uniquement vertical.
- Mettre le véhicule au plat (mais pas sur la béquille) à 10 m d'une paroi verticale.
- Mesurer la hauteur du centre du projecteur au sol et la reporter avec une croix sur le mur à 9/10 de la hauteur du phare.
- Allumer le feu de croisement, s'asseoir sur la moto et vérifier que le faisceau lumineux projeté sur la paroi soit légèrement en dessous du repère tracé sur le mur.





CHAP. 5 REMPLACEMENTS





REMPLACEMENT DES PASTILLES DU FREIN

La description relative au remplacement des plaquettes est purement à titre d'information. En effet, il préférable de s'adresser à un garage Agréé Betamotor pour effectuer l'opération.

AVANT

Pour le remplacement, il faut procéder de la manière suivante:

- Pousser la pince du frein vers le disque, de manière à ce que les petits pistons atteignent leur position de base.
- Dévisser le guillon **A**.
- Extraire le tourillon **B**, en soutenant les deux pastilles (comme affiché dans la figure).
- Enlever les pastilles, en faisant attention à ne pas laisser tomber le ressort à lames situé sur les deux pastilles.
- Pour remonter, suivre le processus inverse. Pendant le montage des pastilles, vérifier que le ressort à lames est positionné correctement.

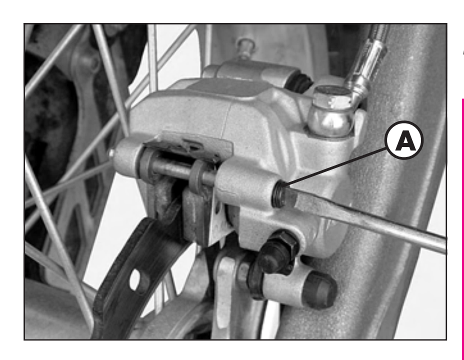
ATTENTION:
Le disque du frein doit être toujours propre, donc éviter traces de l'huile et de la graisse, autrement le freinage serait fortement réduit.
Après chaque intervention sur le système de freinage, actionner le levier du frein pour faire adhérer les pastilles au disque, pour rétablir le point de pression adéquat et s'assurer du bon fonctionnement du système de freinage.

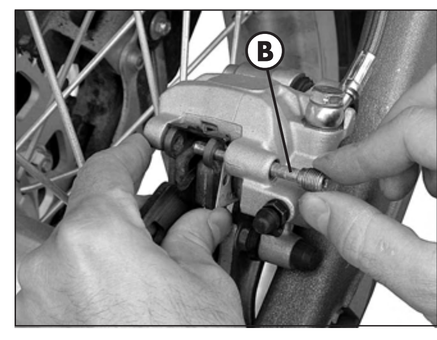
ARRIERE

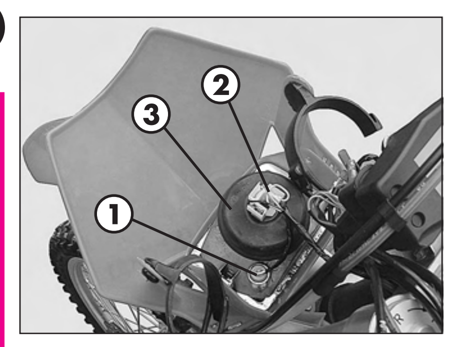
Pour le remplacement, il faut procéder de la manière suivante:

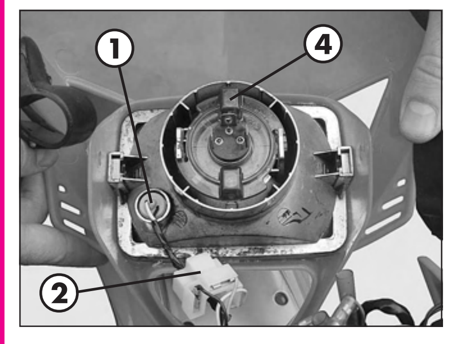
- Pousser la pince du frein vers le disque, de manière à ce que les petits pistons atteignent leur position de base.
- Dévisser le guillon **A**.
- Extraire le tourillon **B**, en soutenant les deux pastilles (comme affiché dans la figure).
- Enlever les pastilles, en faisant attention à ne pas laisser tomber le ressort à lames situé sur les deux pastilles.
- Pour remonter, suivre le processus inverse. Pendant le montage des pastilles, vérifier que le ressort à lames est positionné correctement.

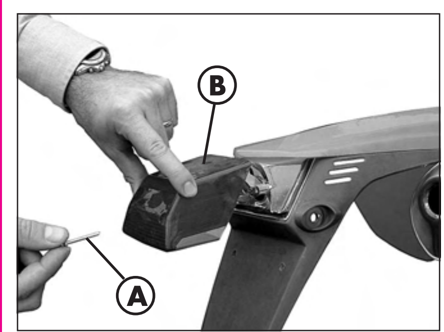
ATTENTION:
Le disque du frein doit être toujours propre, donc éviter traces de l'huile et de la graisse, autrement le freinage serait fortement réduit.
Après chaque intervention sur le système de freinage, actionner le levier du frein pour faire adhérer les pastilles au disque, pour rétablir le point de pression adéquat et s'assurer du bon fonctionnement du système de freinage.

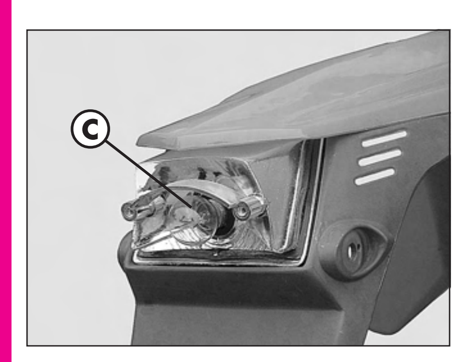












REMPLACEMENT DE LA LAMPE DU FEU AVANT

Détacher les deux élastiques et déplacer vers l'avant le volet du feu.
Extraire soigneusement la lampe du feu de position avec son volet **1** de la parabole.
Détacher le connecteur **2** de la lampe du feu et enlever le couvercle en caoutchouc **3**.
Tourner dans le sens contraire des aguilles d'une montre la bride de fixation **4** et enlever la lampe de la parabole. Insérer la lampe neuve sans toucher le bulbe, afin d'éviter de compromettre l'efficacité et tourner la bride de fixation **4** dans le sens des aguilles d'une montre jusqu'à la butée.
Remonter le couvercle en caoutchouc **3** et le connecteur **2**. Remonter la lampe du feu de position avec son volet **1**.
Pour remplacer la lampe du feu de position, il suffit de la défiler du volet et d'insérer la lampe neuve.
Raccrocher le volet des lampes aux broches de support et fixer-la à l'aide des élastiques.

REMPLACEMENT DE LA LAMPE DU FEU ARRIERE

Pour remplacer la lampe du frein arrière, suivre les indications suivantes:

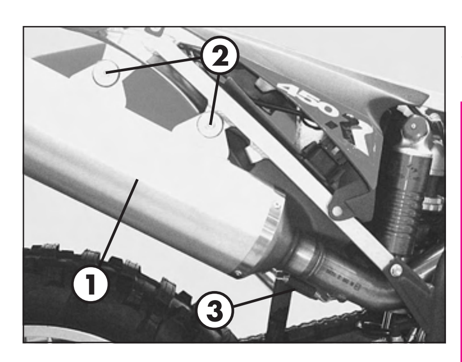
- Enlever les deux vis **A** de fixation et le transparent **B**.
- Remplacer la lampe défectueuse **C**.
- Remonter le transparent **B** avec les deux vis de fixation **A**.

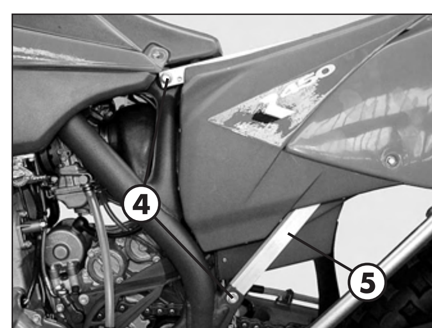
Les ampoules ont un culot à baïonnettes, et ainsi pour les retirer il suffit de les presser légèrement, de les tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour 30° et ensuite de les extraire.

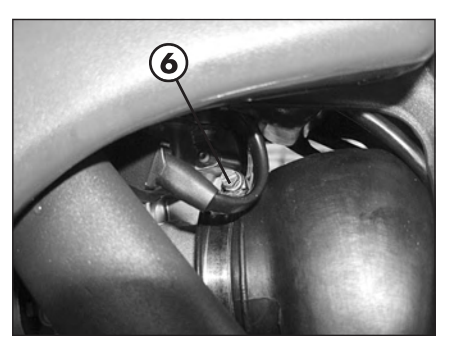
REMPLACEMENT DU TUYAU D'ECHAPPEMENT

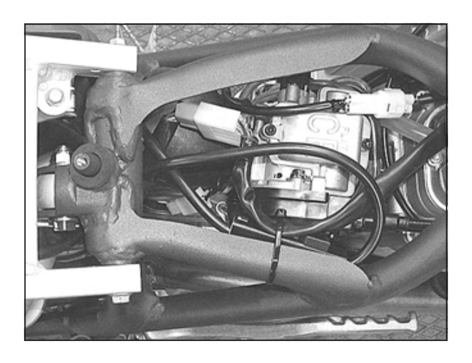
La description concernant le remplacement du tuyau d'échappement, est uniquement à titre d'information. En effet, il est conseillé de s'adresser à un atelier autorisé BETAMOTOR pour effectuer cette opération.
Pour le remplacement, suivre les procédures suivantes:

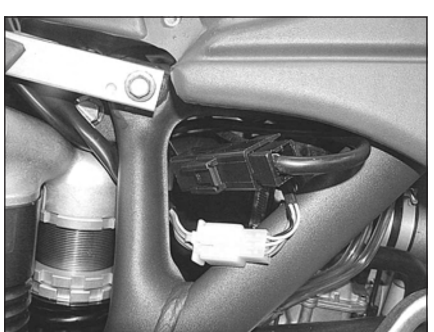
- Soutenir la moto à l'aide du chevalet au-dessous du moteur
- Enlever le siège (voir p. 201)
- Enlever les pare-choc latéraux droit et gauche (voir p. 202).
- Enlever le panneau carrosserie arrière droit (voir p. 202)
- Enlever le silencieux **1**, en dévissant les deux vis de fixation **2** et le ressort **3** de jonction au tuyau d'échappement
- Enlever les quatre vis de fixation **4** (deux à droite et deux à gauche) du châssis **5**
- Relâcher à l'aide d'un tourne-vis la bande de fixation du manchon du carter du filtre **6**
- Débrancher les connecteurs du groupe arrière et le relais de démarrage, en coupant la bande (la photo en bas affiche la position des connecteurs au-dessous du réservoir)

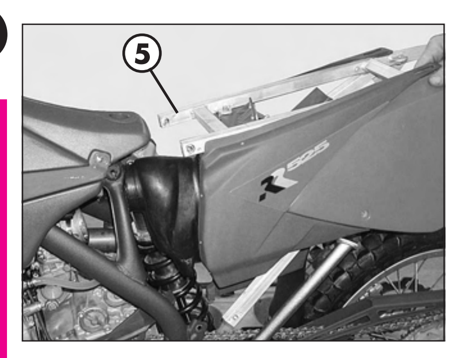




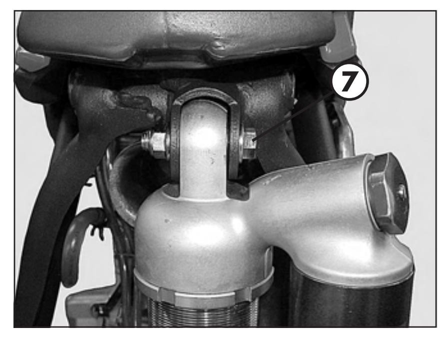




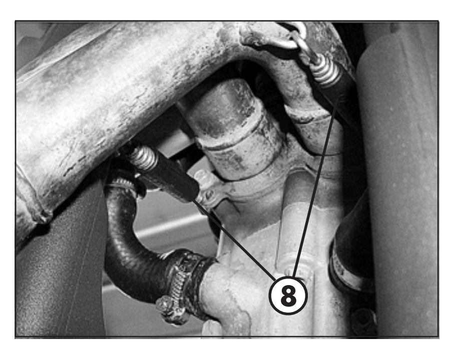




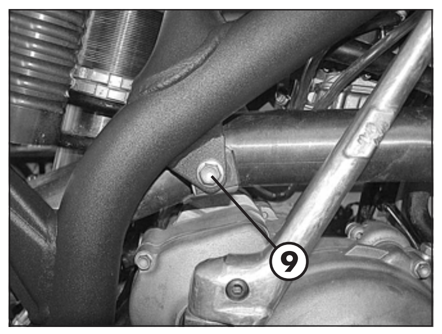
- Extraire le châssis **5** vers la partie arrière



- Enlever le boulon supérieur de fixation de l'amortisseur **7** pour permettre le passage du tuyau d'échappement



- Enlever les deux ressorts de branchement du cylindre **8**.



- Dévisser le boulon **9** au-dessus du levier de la mise en marche et enlever le tuyau en le faisant passer par le coté arrière.

Pour le remontage, suivre cette procédure inverse

PROBLÈME	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne démarre pas	- Circuit d'alimentation en carburant obstrué (canalisations, réservoir d'essence, robinet)	Effectuer le nettoyage du circuit
	- Filtre à air trop encrassé	Opérer comme indiqué à page 195.
	- Le courant n'arrive pas à la bougie	Effectuer le nettoyage ou le remplacement de la bougie. Si le problème persiste, s'adresser à un concessionnaire Agréé
	- Moteur noyé	Faire tourner le moteur 2 fois pendant au moins 5 sec. en tirant le levier du décompresseur. Si l'on obtient pas de résultat, il faut démonter la bougie et la sécher.
Le moteur à des ratés	- Bougie avec écartement des électrodes irrégulier	Rétablir l'écartement correct entre les électrodes
	- Bougie encrassé	Nettoyer ou remplacer la bougie
Nettoyer ou remplacer la bougie	- Trop d'avance à l'allumage	Vérifier le calage de l'allumage
	- Présence de calamine à l'intérieur du cylindre ou sur la bougie	S'adresser à un concessionnaire agréé
Le moteur surchauffe et perd de la puissance	- Pot d'échappement partiellement obturé	S'adresser à un concessionnaire agréé
	- Échappement obturée	S'adresser à un concessionnaire agréé
	- Retard à l'allumage	Vérifier le calage de l'allumage
Freinage insuffisant à l'avant	- Plaquettes usées	Opérer comme indiqué à page 220
	- Présence d'air ou d'humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué à page 190
Freinage insuffisant à l'arrière	- Plaquettes usées	Opérer comme indiqué à page. 221
	- Présence d'air ou d'humidité dans le circuit hydraulique	Opérer comme indiqué à page 191


F